P. Wendling

Seestraßenordnung

Seestraßenordnung

Für den praktischen Gebrauch

erläutert von

KAPITÄN P. WENDLING
REGIERUNGSRAT a. D.

Mit der Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See

Zweite, neubearbeitete Auflage

1943

VERLAG E. S. MITTLER & SOHN / BERLIN

Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei, Berlin SW68

Vorwort.

Auf der Schiffssicherheitskonferenz in London im Jahre 1929 wurde auch die Seestraßenordnung beraten und noch andere als auf ihr beschlossene Änderungsvorschläge wurden in den darauf folgenden Jahren zwischenstaatlich geprüft. Daß ein neuer Wortlaut in absehbarer Zeit nach diesem Kriege festgesetzt und von allen beteiligten Ländern ratifiziert sein wird, ist jedoch bei den damit zusammenhängenden, langwierigen Verhandlungen nicht zu erwarten. Der Verlag E. S. Mittler & Sohn hat sich daher entschlossen, die Seestraßenordnung in der alten Fassung vom 5. Februar 1906 nochmals herauszugeben. Das bei dem Verlage vor dem Weltkrieg erschienene Buch „Erläuterungen zur Seestraßenordnung“ von Admiral C. Dick ist im Laufe der Jahrzehnte veraltet, in ihm erwähnte oder abgedruckte Verordnungen sind überholt und durch neuere ersetzt worden.

Das vorliegende Buch stellt eine vollkommen neue Bearbeitung dar. Meine Erläuterungen stützen sich auf das einschlägige deutsche und auch englische Schrifttum, auf seeamtliche und richterliche Entscheidungen und auf seemännisches Brauchtum. Sie nehmen Bezug auf den Entwurf der Londoner Konferenz und die deutsche Seewasserstraßenordnung. Ältere Entscheidungen, die vor dem Inkrafttreten der Seestraßenordnung von 1906 liegen, sind weniger benutzt worden; denn der vom grünen Tisch aus Urteilende und der Gesetzgeber haben den in der Seefahrt gemachten und zu Regeln gewordenen Erfahrungen folgen müssen. Besonders verwertet wurden Erkenntnisse des Reichsoberseeamtes, das seit 1936 in Hamburg tagt und bestrebt ist, zweifelhafte

Auslegungen grundsätzlich zu klären und eine einheitliche, für die Seeämter richtunggebende Spruchpraxis zu begründen. Von Dick übernommen wurden die Gedächtnisregeln, im großen und ganzen wurde der altbewährte Wortlaut beibehalten. Diese straff geordneten, kurzen Regeln prägen sich leichter ein als der Wortlaut einiger unübersichtlich und schwerfällig gefaßten Artikel der Seestraßenordnung.

Die Erläuterungen sind derart geschrieben, daß sie ohne unnötige Breite dem Fahrensmann zuverlässige Ratschläge erteilen. Dem Lehrer, Sachverständigen und Juristen bieten sie durch Auszüge und Hinweise auf Veröffentlichungen wertvolle Fingerzeige für eine eingehendere Bearbeitung des gebotenen Stoffes. Ich hoffe daher, daß dieses Buch bei allen, die mit der Schiffahrt zu tun haben, Anerkennung finden und sich besonders bei der Kriegsmarine die gleiche Beliebtheit erringen möge, die die Dickschen Erläuterungen besaßen. Meinen auf der Brücke stehenden jungen Kameraden der Kriegs- und Handelsmarine, die jetzt die Freiheit der Meere erkämpfen, möge es von praktischem Nutzen sein. Denn sie sind berufen, seemännisches Herkommen und nautisches Wissen der Altvorderen zu pflegen und weiter zu überliefern.

Meine Arbeit ist Deutschlands unvergeßlichem U-Bootfahrer Günther Prien gewidmet, mit dem ich mich von der nautischen Kameradschaft „Hansea“ her herzlich verbunden fühle. Indem ich Herrn Oberlandesgerichtsrat Dr. Reinbeck, Hamburg, an dieser Stelle für seine Mitarbeit an den Allgemeinen Bemerkungen danke, bitte ich, mir im Hinblick auf Verbesserungen und weitere Ausgestaltung des Kommentars besondere Erfahrungen und Vorschläge behufs späterer Verwendung mitteilen zu wollen.

Im Dezember 1941.

Der Verfasser.

Vorwort zur zweiten Auflage.

> Die Führung von Schiffen ist eine Wissenschaft, denn sie setzt eine Summe von Kenntnissen, und eine Kunst, denn sie setzt eine langjährige Übung voraus.
> Aus Dr. Prien, Der Zusammenstoß von Schiffen.

Bei der Bearbeitung der zweiten Ausgabe meiner Erläuterungen zur Seestraßenordnung wurde noch mehr als bisher die einschlägige deutsche Gesetzgebung berücksichtigt, die zum Beispiel mit ihren Vorschriften über die Einrichtung und Prüfung der Positionslaternen schon den in der neuen Seestraßenordnung vorgesehenen Sichtweiten Rechnung trägt. Die Auslegung einzelner Artikel wurde durch Änderungen und Ergänzungen verbessert. So mußte infolge der Aufhebung der Passiersignale im Hafen Hamburg und wichtiger, neuerdings ergangener Entscheidungen des Reichsoberseeamtes Artikel 28 überprüft und neu geordnet werden. Auch auf Kriegsmaßnahmen wurde an geeigneter Stelle verwiesen. Durch die Bereicherung des nautisch-seerechtlichen Inhaltes hat sich der Umfang des Buches vergrößert, die Lotsensignalordnung im Anhang fiel daher weg. Da verschiedene Artikel zehn und mehr Seiten einnehmen, genügen dem Nachschlagenden und Suchenden Seitenzahl und Inhaltsverzeichnis nicht in allen Fällen. Zu seiner Erleichterung und zur besseren Übersichtlichkeit wurde am Kopf einer jeden Seite durch einen schlagwortähnlichen Hinweis der jeweilige Inhalt oder die Artikelfolge hervorgehoben.

Daß die erste Auflage der Erläuterungen, die in einer für ein Fachbuch immerhin beachtlichen Höhe herausgegeben worden war, schon nach Ablauf

eines Jahres vergriffen war, darf als ein Zeichen für das Bedürfnis des Erscheinens und als Anerkennung für den Inhalt und seine Fassung sowohl als auch für die vom Verlage gewählte äußere Form und Ausstattung des Buches gewertet werden. Auch die neue Arbeit ist dem Andenken Prien's gewidmet; sie wird sich, so hoffe ich, als Nachschlagewerk, Ratgeber und Lehrbuch neue Freunde im Kriege erwerben, wo an Gewissenhaftigkeit, Verantwortungsbewußtsein und Leistungsfähigkeit des Seefahrers die höchsten Ansprüche erhoben werden. Der Kommentar, der Weitschweifigkeit vermeiden, notwendige Einzelheiten jedoch gründlich erfassen will, kann nunmehr — abgesehen von kommenden Entscheidungen oder gesetzlichen Bestimmungen — so lange unverändert bestehen, als die Seestraßenordnung im alten Wortlaut Gültigkeit hat. Ihre Vorschriften müssen dem Nautiker schon beim Verlassen seiner Bildungsstätte geläufig sein und gehen dem jungen Offizier und Steuermann während der praktischen Fahrt in Fleisch und Blut über. Wissen und Können aber verfallen, sofern nicht die Gelegenheit zur Anwendung und weiteren Vertiefung wahrgenommen wird.

Im Juli 1943.

Der Verfasser.

Dem Andenken

des erfolgreichen U-Bootkommandanten

Korvettenkapitän Günther Prien

gewidmet

Abkürzungen.

Abs. .... = Absatz.
Anm. ...... = Anmerkung.
Art. .... = Artikel.
Bd. .... = Band.
BGB. ...... = Bürgerliches Gesetzbuch.
BOWK. .... = Betriebsordnung für den Kaiser-Wilhelm-Kanal.
Brh. .... = Bremerhaven.
BRT........ = Brutto-Registertonnen.
D. .... = Dampfer.
Erl. .... = Erläuterung.
Fischd. ..... = Fischdampfer.
Gesetzbl. ... = Gesetzblatt.
HafOHambg. = Hafenordnung für den Hafen Hamburg.
Hansa ...... = Deutsche Schiffahrts-Zeitschrift „Hansa".
HansOLG. .. = Hanseatisches Oberlandesgericht.
HGB. ...... = Handelsgesetzbuch.
IntA........ = Internationaler Ausschuß zur Beratung der SStrO. 1929.
LSO........ = Verordnung über den Luftschutz auf Schiffen vom 7. 10. 1939 (Luftschutzverordnung).
MCS. ...... = Marsden's Collisions at Sea, 9. Aufl., 1934.
MS......... = Motorschiff.
NfS. .... = Nachrichten für Seefahrer.
OSA. ...... = Gesammelte Entscheidungen des Oberseeamtes und der Seeämter.
PV......... = Polizeiverordnung.
RG......... = Reichsgericht.
RGBl. ...... = Reichsgesetzblatt.
ROSA. ..... = Reichsoberseeamt Hamburg.
RVM. ...... = Reichsverkehrsminister.
SBG........ = See-Berufsgenossenschaft.

SeeA. ...... = Seeamt.
Sm .... = Seemeile.
SStrO. ..... = Seestraßenordnung.
StGB. ...... = Strafgesetzbuch.
SUG. ...... = Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen (Seeunfalluntersuchungsgesetz).
SWO. ...... = Seewasserstraßenordnung.
UVerhV. ... = Unfallverhütungsvorschriften der SBG. in der Fassung vom 1. 10. 1938.
VO. .... = Verordnung.
Vol. V ..... = Report of safety of navigation committee.
WgSWO. ... = Erläuterungen zur SWO. von Kapitän P. Wendling, 3. Aufl.
WO. .... = Wachhabender Offizier.

Schrifttumverzeichnis.

Budde, A., † Kapitän: „Die Seestraßenordnung, das Schiffstagebuch usw.“ Eckardt & Meßtorff, Hamburg 1936.

Dick, C., Admiral z. D.: „Erläuterungen zur Seestraßenordnung.“ E. S. Mittler & Sohn, Berlin 1918.

„Entscheidungen des Reichsoberseeamtes und der Seeämter des Deutschen Reichs.“

Fuhrmann, R., Seefahrtschul-Hilfslehrer: „Das Seestraßenrecht.“ Lübeck 1909.

Hansa: „Deutsche Schiffahrts-Zeitschrift.“ Hamburg, Jahrgang 1925—1943.

„International conference on safety of life at sea, 1929.“ Volume V. Report of safety of navigation committee. Report of the international collision committee, June 1928.

Marsden: „The law of collisions at sea.“ Stevens & sons, London 1934. (9. Aufl.)

Dr. Prien, R.: „Der Zusammenstoß von Schiffen.“ J. Guttentag, Berlin 1896.

Schaps-Mittelstein: Bd. I 1921, S. 801 ff.; Bd. II 1929, S. 77 ff. Walter de Gruyter & Co., Berlin und Leipzig.

Wendling, P., Kapitän und Regierungsrat a. D.: „Erläuterungen zur Seewasserstraßenordnung.“ Walter de Gruyter & Co., Berlin 1939. (3. Aufl.)

Inhaltsverzeichnis.

Seite

A. Seestraßenordnung vom 5. Februar 1906.

Allgemeine Bemerkungen.

Das Seestraßenrecht ist auf Grund allgemeiner seemännischer Gebräuche erwachsen, in zwischenstaatlichen Verhandlungen zu bestimmten Regeln zusammengefaßt und dann in einer im wesentlichen übereinstimmenden Fassung in der Gesetzgebung fast aller die Seefahrt betreibenden Länder festgelegt worden. Es enthält daher allgemeines zwischenstaatliches Recht. Die am 9. 5. 1897 erlassene „Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See“ ist nach der zwischenstaatlichen Regelung der Lichterführung der Fischereifahrzeuge in der jetzt gültigen Neufassung (RGBl. S. 120 ff.) als „Seestraßenordnung vom 5. Februar 1906“ veröffentlicht worden.

Seit dem am 31. 5. 1929 in London unterzeichneten Schiffssicherheitsvertrage (Gesetz vom 10. 4. 1931, RGBl. II, S. 235 ff.; Internationale Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, daselbst S. 356/377) ist mit einer Neufassung der Seestraßenordnung zu rechnen; wann sie jedoch erfolgen und inwieweit der damalige Entwurf benutzt werden wird, ist einstweilen nicht abzusehen. Bisher haben nur einige kleine seefahrende Staaten den neuen Wortlaut angenommen. Bei dem in London eingesetzten International collisions committee herrschte die Ansicht, so wenig wie möglich an den bewährten Vorschriften zu ändern und den übersichtlichen Aufbau der alten Verordnung unangetastet zu lassen. Die Änderungen sollen überwiegend der notwendig gewordenen Verbesserung der Lichterführung dienen, für die Ausweichregeln sind keine vorgesehen. Auf diese Vorschläge wird bei der Erläuterung der in Frage kommenden Artikel hinge-

wiesen werden. Vgl. auch die Polizeiverordnung zur Ergänzung der SWO. vom 31. 10. 1933, Wendling, SWO., 3. Aufl. 1939, S. 417 f.

Die SStrO. ist öffentliches Recht. Ihre Befolgung wird strafrechtlich gesichert durch § 145 StGB.: „Wer die vom Führer und Reichskanzler zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See, über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoße von Schiffen auf See, oder in betreff der Not- und Lotsensignale für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern erlassenen Verordnungen übertritt, wird mit Geldstrafe bestraft." (Strafrahmen: 3 bis 10 000 RM, § 27; Umwandlung in Gefängnis oder Haft nach § 29.) — § 145 StGB. ist ein Blankett-Strafgesetz, das lediglich die Strafandrohung für die Zuwiderhandlung gegen die dort aufgeführten Bestimmungen enthält. Strafbar sind nur vorsätzliche oder fahrlässige Handlungen. Fahrlässigkeit liegt vor, wenn der Täter den Erfolg seiner Handlungsweise nicht gewollt hat, ihn aber bei gehöriger Aufmerksamkeit hätte voraussehen können. Verstöße gegen die SStrO. sind Vergehen (nicht Übertretungen) nach § 1 II StGB. und werden von den ordentlichen Gerichten (nicht den Polizeibehörden) verfolgt. Da sie in das Strafregister des Verurteilten eingetragen werden, gelten sie als „Vorstrafen". Die Strafverfolgung verjährt in drei Jahren.

Verstöße gegen die SStrO. können auch den strafrechtlichen Tatbestand der (fahrlässigen) Tötung oder Körperverletzung oder Sachbeschädigung begründen. §§ 222, 223, 230, 303, 305 StGB. Vgl. ferner aus den Strafbestimmungen über gemeingefährliche Verbrechen und Vergehen § 315 StGB.: „I. Wer die Sicherheit des Betriebs ... der Schiffahrt oder Luftfahrt durch Beschädigen, Zerstören oder Beseitigen

von Anlagen oder Beförderungsmitteln, durch Bereiten von Hindernissen, durch falsche Zeichen oder Signale oder durch ähnliche Eingriffe oder durch eine an Gefährlichkeit einem solchen Eingriff gleichkommende pflichtwidrige Unterlassung beeinträchtigt und dadurch eine Gemeingefahr herbeiführt, wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren bestraft. In besonders schweren Fällen ist auf Zuchthaus nicht unter fünf Jahren oder auf lebenslängliches Zuchthaus oder auf Todesstrafe zu erkennen. III. Gemeingefahr bedeutet eine Gefahr für Leib und Leben, sei es auch nur eines einzelnen Menschen, oder für bedeutende Sachwerte, die in fremdem Eigentum stehen oder deren Vernichtung gegen das Gemeinwohl verstößt." — § 316: „I. Wer fahrlässig eine der im § 315 Abs. 1 bezeichneten Taten begeht, wird mit Gefängnis nicht unter einem Monat bestraft." — (Vorsätzliches Strandenlassen eines Fahrzeuges mit der Absicht, dadurch Besatzung, Schiff und/oder Ladung zu retten, fällt nicht unter § 315).

Nach bürgerlichem Rechte ist die Zuwiderhandlung gegen die SStrO. — abgesehen von etwa vertragswidrigem Verhalten — außervertraglich eine unerlaubte Handlung nach § 823 BGB.: „I. Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatze des daraus entstehenden Schadens verpflichtet. — II. Die gleiche Verpflichtung trifft denjenigen, welcher gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstößt. Ist nach dem Inhalte des Gesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich, so tritt die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein."

Auch ein verwaltungsrechtliches Einschreiten bei Verstößen gegen die SStrO. ist möglich.

Seeamtliche Untersuchungen auf Grund des Gesetzes über die Untersuchung von Seeunfällen vom 28. 9. 1935 (RGBl. I, S. 1183) sollen vor allem feststellen, ob „gegen das Seestraßenrecht verstoßen oder die Beistandspflicht verletzt worden ist".

Durch Spruch des Seeamtes kann nach § 26 des Gesetzes Patentinhabern die Gewerbebefugnis entzogen oder nach § 25 Abs. 4 in der Spruchformel das schuldhafte Verhalten eines bei einem Seeunfall Beteiligten festgestellt werden. § 26 lautet: „(1) Im Spruch kann dem Inhaber einer deutschen Gewerbebefugnis als Kapitän, Seeschiffer, Seesteuermann ... oder Seemotorführer diese Gewerbebefugnis entzogen werden, wenn er in der Besatzung oder als Lotse des betroffenen Seefahrzeugs durch sein Verschulden am Unfalle oder durch sein Verhalten bei Gelegenheit eines Unfalls erwiesen hat, daß ihm eine Eigenschaft fehlt, die zur Ausübung dieser Gewerbe erforderlich ist." — Wenn das von einem Seeunfall betroffene Fahrzeug die deutsche Kriegsflagge führt oder dem Verfahren der Kriegsmarine bei Havarieunfällen unterliegt, darf eine seeamtliche Untersuchung nur mit Zustimmung der obersten Reichsbehörde eingeleitet werden.

Nach Dienststrafrecht kann gegebenenfalls bei vorsätzlicher oder gröblichst fahrlässiger — zumal wiederholter — Außerachtlassung seestraßenrechtlicher Grundregeln, insbesondere auch bei Verletzung der Beistandspflichten, ein disziplinarrechtliches Verfahren eröffnet werden, gemäß der Verordnung über die Einführung einer Disziplinargerichtsbarkeit für Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine vom 10. 1. 1941 (RGBl. I, S. 38).

Auf Grund der Feststellung einer Verletzung der Pflicht des Kapitäns oder Offiziers, im In- und Auslande durch verantwortungsbewußtes, achtbares und

einsatzbereites Verhalten jederzeit die Anforderungen zu erfüllen, die das Ansehen des Standes und die Ehre der Flagge erheischen (§ 1), erfolgt eine Bestrafung wahlweise durch

a) Warnung,
b) Verweis (mit oder ohne Geldbuße),
c) Geldbuße bis zu 3000 RM,
d) Entziehung des Befähigungszeugnisses*), oder mehrerer Befähigungszeugnisse auf bestimmte Zeit, von einem Monat bis zu fünf Jahren, oder auf unbeschränkte Dauer,
e) Ausschluß aus dem Offizierstande der Handelsmarine, mit der Folge des Verlustes aller Befähigungszeugnisse und mit der Unfähigkeit zur Verwendung als Vorgesetzter in der deutschen Handelsmarine (§§ 2, 14 II).

Im Kriege und bei Luftschutzübungen ist die Verordnung über den Luftschutz auf Schiffen vom 7. 10. 1939 (RGBl. I S. 202 ff.) zu beachten. Sie regelt den Luftschutz auf Schiffen auf den See- und Binnenwasserstraßen, in deren Häfen und im Seegebiet. Die Bestimmungen der SStrO. bleiben unberührt, soweit sie mit dieser Verordnung nicht in Widerspruch stehen.

Die genaue Kenntnis der SStrO. gehört zu den Grundlagen des nautischen Berufes. Die gewissenhafte Befolgung der durch sie zwischenstaatlich festgelegten Regeln ist ein Haupterfordernis einwandfreier Berufsausübung. Selbst geringe Verstöße gegen die SStrO. können zu den schwersten Folgen für den Zuwiderhandelnden und für Dritte führen. Dessen muß sich die Schiffsführung stets bewußt sein.

---

*) Sachlich wohl gleichbedeutend der Entziehung der Gewerbebefugnis nach dem Seeunfalluntersuchungsgesetz, vgl. oben.

Zehn Gebote der Seestraßenordnung.

1. **Beachte außer den Vorschriften der SStrO. die Gebote der seemännischen Praxis und anderweite nautische Vorsichtsmaßregeln.**
2. **Halte allezeit und überall gehörigen Ausguck.**
3. **Bei Tage sollst Du die vorgeschriebenen Signalkörper, bei Nacht die vorgeschriebenen Lichter führen oder zeigen.**
4. **Bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen sollst Du Deine Anwesenheit durch die vorgeschriebenen Signale zu erkennen geben und mit mäßiger Geschwindigkeit fahren oder ankern.**
5. **Unter Beachtung der festgesetzten Fahrregeln sollst Du bei Annäherung an ein anderes Fahrzeug ausweichen oder Kurs halten, wie das Gesetz es vorschreibt.**
6. **Der Dampfer soll dem Segler weichen. Segelfahrzeuge unter sich gehen nach der günstigeren Stellung einander aus dem Wege.**
7. **Dampfer soll vor Dampfer an oder nach Steuerbord weichen.**
8. **In engen Fahrwassern soll jedes Dampffahrzeug die Steuerbordseite halten.**
9. **Der Überholer soll, ob Dampf- oder Segelfahrzeug, stets aus dem Wege gehen.**
10. **Beim Ausweichen sollst Du vermeiden, den Bug des anderen Fahrzeugs zu kreuzen, und als Dampferführer Schallkurssignale geben und nötigenfalls die Maschine gebrauchen.**

I. Einleitung*).

Die nachfolgenden Vorschriften gelten für alle Fahrzeuge[1]) auf See[2]) und auf den mit der See im Zusammenhang stehenden, von Seeschiffen[3]) befahrenen Gewässern[4]).

Ein Dampffahrzeug, welches unter Segel und nicht unter Dampf[5]) ist, gilt als Segelfahrzeug; ein Fahrzeug, welches unter Dampf ist, mag es zugleich unter Segel sein oder nicht[6]), als Dampffahrzeug.

Unter den Dampffahrzeugen sind alle durch Maschinenkraft bewegten Fahrzeuge einbegriffen[7]).

Ein Fahrzeug ist in Fahrt[8]), wenn es weder vor Anker[9]) liegt, noch am Lande befestigt[10]) ist, noch am Grunde festsitzt[11]).

Erläuterung. [1]) Unter Fahrzeug ist jedes zum Fahren auf See bestimmte und an sich geeignete, schwimmfähige Beförderungsmittel jeglicher Bauart und Größe zu verstehen, das mit Manövrierfähigkeit ausgestattet ist und durch Rudern, durch den Wind mit Hilfe von Segeln oder durch eine mechanische Kraft (Dampfmaschine, Motor) angetrieben wird, ganz gleich ob es als Fluß- oder Seeschiff gebaut ist und Kriegs- oder Handelszwecken dient. Die Möglichkeit der Eigenbewegung ist nicht erforderlich; wohl aber muß ein mit Manövrierfähigkeit versehenes Fahrzeug grundsätzlich auch manövrierfähig sein, vgl. Ausnahmevorschrift des Art. 4. Schuten, die im Hafenbetrieb gebraucht werden und keine Manövrierfähigkeit besitzen, gehören nicht zu den Fahrzeugen im Sinne des Seestraßenrechts, wohl aber Leichter, die über See geschleppt werden. — Ein Floß ist an und für sich kein Fahrzeug im Sinne deutscher Rechtsprechung und Literatur oder der Vorverhandlungen für die SStrO. in Washington 1889, seine Lichterführung ist in der SStrO. nicht besonders geregelt. Ein Floß kann als Fahrzeug gelten, wenn es schiffartig gestaltet ist oder schiffähnliche Merkmale trägt, wenn es also z. B. mit Wohnräumen versehen und

*) Die mit einem *) versehenen Artikel werden in einer neuen Seestraßenordnung voraussichtlich geändert werden.

bemannt, oder vor allem, wenn es mit einer Steuervorrichtung und eigener Antriebskraft ausgestattet ist. Werden solche Flöße über See gesandt, so unterliegen sie den Vorschriften der SStrO. S. auch Erl. 5 zu Art. 3 und Erl. 1 zu Art. 5.

Durchweg auseinanderzuhalten sind die Regeln für Dampf- und Segelfahrzeuge, vgl. Abs. 2 und 3 der Einleitung. Ferner sind zu beachten: Sondervorschriften für Kabelfahrzeuge (Art. 4 b und 15 e), Lotsenfahrzeuge (Art. 8), Fischerfahrzeuge und Fischerboote (Art. 9 und 26). Die SStrO. kennt nur einzelne Fahrzeuge (s. jedoch Art. 13) und regelt ihr Verhalten zueinander. Unter Umständen muß aber eine Mehrheit von Fahrzeugen aus nautischen und rechtlichen Gründen als Einheit betrachtet werden, z. B. beim Schleppzug. Vorschriften für Schleppzüge s. Art. 3, 5 und 15 e. Die Vorschriften der SStrO. gelten, vorbehaltlich der durch Art. 13, 32 und 33 gebotenen Einschränkungen, für Kriegsschiffe, auch wenn sie im Verbande üben; vgl. Ausweichen Erl. 1.

[2]) Wo die See anfängt und wo sie aufhört, und welche Gewässer „See“ sind, entscheidet die Anschauung der seemännischen Kreise. Maßgeblich für die Beurteilung sind Gefahren und Schwierigkeiten, die der Seeschiffahrt im Vergleich mit der Binnenschiffahrt eigentümlich sind. S. Schaps-Mittelstein, Bd. I S. 6, Anm. 22; Haffe sind nach ROSA., 15. 3. 1939, als Seegebiet anzusprechen, vgl. Erl. 4. — Engl. und franz. Wortlaut: „upon the high seas“ und „dans les hautes mers“.

[3]) Ein Schiff ist nach Schaps-Mittelstein ein Wasserfahrzeug (vgl. Erl. 1) von nicht unbedeutender Größe, dessen bauliches Gefüge einen Hohlraum einschließt (Schiffsgefäß). Der Begriff „Schiff“ ist nicht für alle Rechtsbeziehungen eines schwimmfähigen Bauwerks einheitlich festgelegt, noch festzulegen. Im Sinne des HGB. ist ein Schiff ein Seeschiff, wenn es seinem Eigentümer regelmäßig und vorzugsweise zum Erwerb durch die Seefahrt dient (Kauffahrteischiff). Vom seemännisch-technischen Standpunkte aus ist jedes Fahrzeug, das die gewöhnlichen Gefahren der See zu bestehen vermag (unvorgreiflich der Frage seiner Seetüchtigkeit), ein Seeschiff. Der Begriff „Seetüchtigkeit“ umfaßt die nach dem Stande der Schiffbaukunst und Schiffssicherheitsvorschriften zu beurteilende gute Beschaffenheit des Schiffes, seiner Einrichtung und Ausrüstung, sowie die erforderliche Bemannung. — Im SUG. wird

das Wort „Seefahrzeug" gebraucht. Unter diesen Begriff fallen nach ROSA., 11. 3. 1942, alle im Schiffsregister eingetragenen Schiffe, sofern sie in der Seefahrt und nicht regelwidrig ausschließlich auf Binnengewässern beschäftigt werden. Aber auch ohne diese Eintragung sind solche Fahrzeuge als Seefahrzeuge anzusehen, die überwiegend innerhalb der Seegrenzen (s. Erl. 4) verkehren.

[4]) In Grenzgebieten vor Häfen und Binnengewässern ist es mitunter fraglich, ob die SStrO. oder eine örtliche Verordnung Gültigkeit hat. Vgl. Art. 30 und Erl. — Das ROSA. wird bei der Festlegung der Seegrenze im Sinne von § 2 Abs. 2 des SUG. in Zukunft nicht mehr ausschließlich die einschlägigen Vorschriften der SWO. und der Ausführungsbestimmungen vom 10. 11. 1899 zu § 25 des Flaggengesetzes vom 22. 6. 1899 zugrunde legen, sondern dabei zugleich auch die dem Schiffssicherheitsrecht angehörenden §§ 163, 1047 der Reichsversicherungsordnung (RVO.) mit heranziehen und verwerten. Während in § 163 RVO. bestimmt wird, daß als deutsches Seefahrzeug jedes Fahrzeug gilt, das unter deutscher Flagge fährt und ausschließlich oder vorzugsweise zur Seefahrt benutzt wird, regelt § 1047 RVO., daß als Seefahrt gemäß § 163 RVO. in erster Linie zwar der Verkehr auf See außerhalb der Grenze der erwähnten Ausführungsbestimmungen vom 10. 11. 1899 anzusehen ist, ferner ebenfalls aber die Fahrt auf Buchten, Haffen und Watten der See.

[5]) „Unter Dampf" bedeutet nach dem Wortlaut der neuen SStrO. „unter jeder mechanischen Kraft", s. auch Erl. 7. — Der Ausdruck „unter Dampf sein" ist gewählt für „unter Dampf fahren oder augenblicklich zum Fahren bereit sein". Lotsen- und Schleppdampfer auf Station, die mit betriebsklarer Maschine auf Ausübung ihrer Tätigkeit warten, sind auch unter Dampf.

[6]) Man denke an Motorsegler, für die eine besondere Tagesbezeichnung in der Ergänzungsverordnung zur SWO. vorgeschrieben ist. Der Begriff „Segelfahrzeug" wird nicht erläutert, es ist auch nicht notwendig; vgl. aber die Unterscheidung in Art. 26 zwischen Segelfahrzeugen und Segelfahrzeugen, die fischen. — Ein Dampffahrzeug ist nur unter Segel, wenn es sich der Segel zur Fortbewegung bedient und die Maschine außer Betrieb, also nicht nur zeitweilig gestoppt ist, s. hierzu Sonderbezeichnung in Art. 14.

[7]) Z. B. Motorschiffe aller Art und Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb. — Den Wasserflugzeugen wird in der neuen SStrO. voraussichtlich eine Sonderstellung eingeräumt werden. Die deutschen Vorschläge lauten dahin, die Flugzeuge in einem Abschnitt für sich zu behandeln. Ihre Rechte und Pflichten sollen nach dem Schiffssicherheitsvertrage, London 1929, Schlußprotokoll III 14, geregelt werden. Sie sollen Lichter führen, Schallsignale geben und mit Rücksicht aufeinander und auf Wasserfahrzeuge ausweichen, soweit es ihre beschränkte Manövrierfähigkeit auf dem Wasser zuläßt. — Lichterführung und Zeichen für Flugzeuge auf dem Wasser, ebenso Fahrregeln für Flugzeuge beim Begegnen mit Fahrzeugen auf dem Wasser sind in der SWO. § 43 für Deutschland bereits vorgeschrieben.

[8]) Als „in Fahrt befindlich“ ist ein Fahrzeug zu betrachten, sobald jegliche feste Verbindung zwischen ihm und dem Erdboden gelöst ist, sei es durch Loswerfen oder gewaltsames Losreißen der Vertäuung, sei es durch Hieven des Ankers aus dem Grund oder durch Brechen der Ankerketten. Die Einstellung der Fortbewegung hebt an sich den Begriff „in Fahrt“ nicht auf, vielmehr gilt ein Dampffahrzeug, das gestoppt hat und keine Fahrt mehr durch das Wasser macht, als in Fahrt befindlich, ebenso ein Segelschiff, das backgebraßt hat oder beigedreht liegt, ebenso ein Schleppdampfer, der auf Beschäftigung wartet und sich treiben läßt. Ob ein Dampffahrzeug oder Segelschiff in einem solchen Falle Fahrt durch das Wasser, über den Grund oder beides macht, ist unerheblich. S. auch den Ausdruck „Fahrt durch das Wasser machen“ in Art. 15 a und b.

Ein Fahrzeug, das vor schleppendem Anker treibt, wie es beim Manövrieren in engen Gewässern von der Schiffsführung absichtlich herbeigeführt werden kann, ist in Fahrt und darf keine Bezeichnung nach Art. 11 führen. Es macht in diesem Falle keine Fahrt durchs Wasser, wohl aber über den Grund. Dies gilt auch für ein Schiff, das auf hoher See vor einem Treibanker oder vor den Ankerketten einen orkanartigen Sturm abreitet. Fischerfahrzeuge, die ihre Netze einholen oder auslegen oder mit ausgebrachtem Fanggerät treiben, sind ebenfalls in Fahrt. Nicht in Fahrt ist ein Fahrzeug, wenn es geankert hat und seine Antriebskraft noch zum Eintörnen benutzt, nicht mehr in Fahrt ist ein Fahrzeug, das seine Fortbewegung eingestellt

hat und längsseit eines anderen Fahrzeuges befestigt ist, das durch Anker oder Vertäuung mit dem Erdboden fest verbunden ist.

[9]) „Vor Anker" ist ein Fahrzeug in folgenden Fällen: Liegt es vor einem Buganker auf dem Strom oder Wind, so schert es, sofern das Ruder nicht entsprechend gelegt wird, mehr oder weniger nach einer Seite aus. Wo Ebbe und Flut vorherrschen, schwoit das so verankerte Schiff beim Wechsel der Tide jedesmal um den Anker als Mittelpunkt. Ist nicht genügend Raum für eine derartige Schwingungsbahn vorhanden, so werden zwei Buganker — ein Flut- und ein Ebbanker — ausgelegt. Dadurch wird die Drehung beim Schwojen auf einen Halbkreis zurückgeführt, dessen Radius die Schiffslänge ist. Ebenfalls als vor Anker liegend gilt das Fahrzeug, das mit einem Bug- und Heckanker vermurt ist oder an der Boje liegt oder zwischen zwei im freien Wasser befindlichen Bojen oder Dalben festgemacht ist. — Durch das Wort „Anker" wird auf eine bestimmte Art des Stilliegens hingewiesen, nicht ausschließlich auf das Mittel, mit dem das „Vorankerliegen" erreicht wird. Denn eine Tonne oder Boje kann durch Anker oder Stein am Boden befestigt sein; Schiffspfähle sind mit Ankerringen versehen und im Fahrwasser eingerammt. Vgl. Einzelheiten in Erl. 1 zu Art. 11.

[10]) Am Lande befestigt ist auch ein Schiff, das nicht unmittelbar am Kai liegt, sondern abgebäumt ist.

[11]) Solange sich ein Fahrzeug bei der Grundberührung noch in Fahrtrichtung bewegt oder über eine Sandbank oder durch den Schlick schiebt, sitzt es noch nicht endgültig am Grund fest. S. auch Erl. 12 zu Art. 11.

II. Lichter usw.[1]).

Der Ausdruck „sichtbar"[2]) bedeutet, mit Beziehung auf Lichter gebraucht, „sichtbar in dunkler Nacht bei klarer Luft"[3]).

Erläuterung. [1]) Die Artikel 1 bis 14 schreiben nicht nur Lichter als Bezeichnung bei Nacht, sondern auch Signalkörper (Bälle, schräges Viereck, Korb) als Kennzeichen bei Tage vor, s. Art. 4 a und b, und 9 k und 14. Besser gewählt ist die Überschrift „Lichter und andere Sichtsignale" für den Teil I, 1. Abschnitt der SWO.

Für alle Fahrzeuge, die der SGB. angehören, ist Abschnitt „Lichterführung und Signalwesen“ der Unfallverhütungsvorschriften von Wichtigkeit. — Auf Seewasserstraßen und in Häfen hat sich die Notwendigkeit herausgestellt, besondere Bezeichnungen einzuführen, z. B. für Geräte, die mit Strombauarbeiten beschäftigt sind (vgl. SWO. §§ 18 und 20), für Wracke und andere Schiffahrtshindernisse (SWO. § 19), für Wegerechtsschiffe (SWO. § 11), für Fahrzeuge mit Sprengstoff (SWO. § 13). — Notsignale s. Art. 31, Lotsenrufsignale s. Lotsensignalordnung vom 27. 10. 1933, RGBl. II, S. 909 und RGBl. 1935 II, S. 749. — Privatsignallichter für Schiffe, die derselben Reederei angehören, s. Erl. 4 zu Art. 13.

[2]) Ein Licht muß auf eine Entfernung von 3 Sm „sichtbar sein“, bedeutet eine Mindestsichtweite von 3 Sm haben. Es ist ein Unterschied zwischen Sichtweite und Tragweite eines Lichtes, diese ist abhängig von der Lichtstärke und der jeweiligen Beschaffenheit der Luft. Die Sichtweite ist die Entfernung, in der sich das Licht bei einer bestimmten Augeshöhe des Beobachters und bei mittlerer Strahlenbrechung in der Kimm befindet. — Die Abschätzung der Entfernung zu einem Licht auf dem Wasser, das mit irgendwelchen Gegenständen nicht in Verbindung zu bringen ist, stellt eine besonders schwierige Aufgabe dar, die nur selten auch nur einigermaßen zuverlässig gelöst werden kann. Um so mehr ist der Nautiker bei seinen Schlußfolgerungen auf die Bedeutung des Lichtes angewiesen und darauf, daß das Licht auch hält, was es verspricht. Vgl. HansOLG., I U 36/39.

[3]) Gegensatz zu klarer Luft ist diesiges und häsiges Wetter, Nebel, Schneefall und heftige Regengüsse, s. Art. 15. Der Begriff „sichtbar“ nimmt demnach den günstigsten Fall für sich in Anspruch. Bei sehr hellem Mondschein ist die Sicht nicht so gut wie in dunkler, aber klarer Nacht.

Artikel 1*).

Die Vorschriften über Lichter[1]) müssen bei jedem Wetter[2]) von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang[3]) befolgt werden[4]); während dieser Zeit dürfen keine Lichter gezeigt[5]) werden, welche mit den hier vorgeschriebenen Lichtern verwechselt[6]) werden können.

Erläuterung. [1]) Durch die Lichterführung wird die Lage und der Kurs bei Nacht ungefähr angezeigt und das Ausweichen der Fahrzeuge untereinander auf genügende Entfernung ermöglicht. Außer für die Fahrzeuge in Fahrt sind Lichter vorgesehen für die fischenden, die vor Anker liegenden und am Grund festsitzenden Fahrzeuge, s. Art. 9 und 11. Die Beleuchtung gesunkener Fahrzeuge und Wracke ist nicht geregelt, sie richtet sich nach Ortsvorschriften und liegt unter gewissen Umständen der für den Hafen oder das Fahrwasser zuständigen Behörde ob, in manchen Fällen dem Reeder oder Schiffsführer, s. WgSWO. §§ 19 und 52.

Die Vorschriften befassen sich mit der Zahl, Farbe, Sichtweite und Anbringung der Lichter. Ein Teil soll den gesamten Horizont, ein Teil einen abgegrenzten Bogen des Horizonts bescheinen, einige brauchen nicht dauernd geführt, sondern nur vorübergehend gezeigt zu werden, s. Erl. 5. — Vom technischen Standpunkt aus hat man grundsätzlich zu unterscheiden zwischen Licht, Lampe und Laterne. Unter Licht versteht man die Ausstrahlungen eines glühenden Gases oder Körpers, die dem entfernten Beobachter als leuchtender Punkt erscheinen. Die Lampe (Petroleumlampe, Glühlampe) ist der Lichtträger und als solcher ein Teil der Laterne, die dem Licht und dem Lichtträger als schützendes Gehäuse dient. Die Lichtquelle brennt, glüht, leuchtet; nicht aber die aus unverbrennbarem Material hergestellte Lampe oder Laterne. Löscht man ein Licht, so ist es nicht mehr da, während Lampe und Laterne auch nach dem Verlöschen des Lichts noch vorhanden sind. Die Lampe ist aber, wie bereits erwähnt, ein Teil der Laterne, die ohne die Lampe nur ein leeres Gehäuse wäre. Dementsprechend hat man auch zwischen Positionslaternen und Positionslichtern zu unterscheiden.

Als ergänzende Vorschrift ist erlassen: Verordnung über die Einrichtung der Positionslaternen und die Abblendung der Seitenlichter vom 25. 3. 1935 mit Anhang, der die Vorschriften über die Einrichtung und Prüfung der Positionslaternen enthält (RGBl. II, S. 344/352) und Erste Verordnung zur Änderung dieser VO. vom 13. 4. 1938 (RGBl. II, S. 143/144). — Ausländische, in deutschen Hoheitsgewässern sich aufhaltende Fahrzeuge sind von der Erfüllung der deutschen Vorschriften befreit, wenn sie nachweisen, daß sie entsprechenden Sondervorschrif-

ten ihres Heimatstaates genügen, und wenn zugleich die gleichmäßige Behandlung deutscher Fahrzeuge in dem Heimatstaate verbürgt ist. Für die Fahrzeuge der Kriegsmarine gelten die Vorschriften über die Einrichtung und Prüfung der Positionslaternen, die in einem Anhang zur VO. aufgeführt werden, nicht.

Art. 4 der VO. lautet:

(1) Die Ausrüstung der Fahrzeuge mit ordnungsmäßig geprüften Positionslaternen und Ersatzteilen sowie die vorschriftsmäßige Aufstellung und Abblendung der Seitenlichter überwacht:

die See-Berufsgenossenschaft bei Seeschiffen und anderen von ihr zur Seefahrt zugelassenen Fahrzeugen,

die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften bei den ihnen angehörenden Fahrzeugen,

der Reichssportführer bei Sportfahrzeugen, die einem von ihm anerkannten Sportverband angehören und bei denen die See-Berufsgenossenschaft sich die Überwachung nicht vorbehalten hat,

die Schiffahrtspolizeibehörde bei allen übrigen Fahrzeugen.

(2) Für Fahrzeuge der Kriegsmarine und für Dienstfahrzeuge des Reichs und der Länder gelten die Vorschriften dieses Artikels nicht.

Art. 5 der VO. lautet:

(1) Der Reeder ist verpflichtet, die Prüfung der Positionslaternen seines Fahrzeuges durch die amtliche Prüfstelle herbeizuführen und für die vorschriftsmäßige Abblendung der Seitenlichter zu sorgen.

(2) Der Reeder ist weiter verpflichtet, sein Fahrzeug zur Vornahme der Besichtigung der Positionslaternen, der Ersatzteile, der Aufstellung und Abblendung der Laternen durch die für die Überwachung zuständige Stelle (Art. 4) bereitzustellen und deren Anordnungen Folge zu leisten.

(3) Der Kapitän ist neben dem Reeder für die genaue Befolgung dieser Verordnung und der Anordnungen der für die Überwachung zuständigen Stelle (Art. 4) verantwortlich, soweit sich die Vorschriften und Anordnungen auf den Schiffsbetrieb beziehen.

Positonslaternen heißen alle Schiffslaternen, die nach den Bestimmungen der SStrO. geführt werden müssen und für deren Licht eine Mindestsichtweite vorgeschrie-

ben ist. Sie sind aus der nachstehenden Zusammenstellung zu entnehmen und müssen, bevor sie auf deutschen Handelsschiffen Verwendung finden, von einer amtlichen Prüfstelle (Deutsche Seewarte und Agenturen) geprüft und den Anforderungen der reichsgesetzlichen Vorschriften entsprechend befunden sein. Über die Brauchbarkeit wird ein Prüfungsschein ausgestellt, der nach der Anschaffung der zur Ausrüstung eines Fahrzeuges gehörenden Positionslaternen an Bord aufbewahrt werden muß. *Auf deutschen Schiffen müssen die Sichtweiten bereits den Vorschriften der neuen SStrO. entsprechen. Wo die Sichtweiten nicht übereinstimmen, sind die neuen für deutsche Schiffe gültigen in der Tabelle in Klammern in Fettdruck dahintergesetzt.*

Laternenart	Seestraßenordnung	
	Artikel	Sichtweiten
1. Dampferlaternen	2	5 Sm
2. Seitenlaternen	2	2 Sm
3. Dampferlaternen	7	2 Sm **(3)**
4. Seitenlaternen	7 (1 b)	1 Sm
5. Doppelfarbige Seiten- (Hand-) Laternen	7 (3)	— **(1)**
6. Farbige Fischtopplaternen, weißes und farbiges Licht	9	2 Sm
7. Fischerlaternen	9	3 Sm
8. Hecklaternen	10	1 Sm **(2)**
9. Ankerlaternen	11	1 Sm **(2)**
10. Fahrtstörungslaternen	4	2 Sm
11. Lotsenlaternen, rotes Licht . . .	8	2 Sm **(3)**
12. Lotsenlaternen, weißes Licht . . .	8	— **(3)**

Die Vorschriften über die Einrichtung der Positionslaternen erstrecken sich auf die Größe des Rundbrenners (bei Laternen mit Petroleumlicht), auf die Glühlampen (bei Laternen mit elektrischem Licht), auf die Laternengehäuse, auf Gürtel, Vorsteckgläser, Spiegel und Lichtquelle. Als Lichtquellen sind nur Petroleumlicht und elektrisches Licht zulässig. Nach § 105 der UVerhV. muß auf Schiffen, die mit elektrischer Beleuchtung oder Azetylenbeleuchtung für die Positionslaternen versehen

sind, außerdem eine geprüfte Reserveölbeleuchtung vorhanden sein.

[2]) Bei jedem Wetter (engl. „in all weathers", franz. „par tous les temps") bedeutet, daß die Vorschriften über Lichter nicht abhängig sind von der Notwendigkeit zur Lichterführung; sie müssen auch in mondheller Nacht und in hell erleuchteten Häfen befolgt werden, in denen die Schiffslichter durch den Schein elektrischer Landanlagen überstrahlt und die Umrisse der Fahrzeuge deutlich hervorgehoben werden. S. auch Erl. 3 und Art. 6, in dem es heißt: „wie es bei schlechtem Wetter vorkommt".

[3]) Bei dunklem, trübem Wetter oder bei Nebel kann Art. 29 mitbestimmend wirken, Lichter z. B. die Positionslichter auch bei Tage zu führen. In der vorgeschriebenen Zeit müssen sie ununterbrochen derart brennen, daß ihre Sichtweite gewährleistet ist. Für den Sonnenuntergang und Sonnenaufgang ist die Ortszeit maßgebend, für das Anzünden oder Löschen der Lichter nicht der Grad der Dunkelheit oder Helligkeit. Nur zwischen den Polen und Polarkreisen brauchen während der Zeit der Mitternachtssonne keine Lichter geführt zu werden. Für Anzünden und Löschen vorgeschriebener Lichter ist die Schiffsleitung verantwortlich. Vgl. OSA. Bd. 22, S. 452, wo es u. a. heißt: „Als völlig unzulässig ist zu bezeichnen, daß die Schiffsleitung die Entscheidung über die Frage, wie lange die Positionslichter zu brennen haben, dem wachhabenden Maschinisten überlassen hat. Der in der Maschine befindliche Maschinist ist nicht in der Lage, mit Sicherheit beurteilen zu können, ob die Sichtigkeit auf dem Wasser das Auslöschen der Lichter gestattet." — Die vorgeschriebene Dauer der Lichterführung auf Binnenwasserstraßen stimmt nicht immer mit den Vorschriften der Seewasserstraßen überein; hierauf müssen Fahrzeuge im Übergangsverkehr besonders achten.

[4]) Es genügt nicht, daß die Lichter in gut brennendem Zustande ausgesetzt werden, sie müssen dauernd auf ihre Sichtbarkeit überwacht werden, vgl. Art. 2, Erl. 2 und 9. Es reicht der Besatzung zum Verschulden, wenn ein schwach brennendes oder verlöschtes Licht nicht sofort ersetzt wird. — Als dringende Veranlassung zur zeitweiligen Wegnahme von Petroleumlichtern muß das Auftrimmen gelten, wenn sie nicht mehr genügend hell brennen. Vor dem Trimmen ist aber Umschau zu halten,

ob andere Schiffe in der Nähe sind. — Der Lichterführung ist stets große Aufmerksamkeit zu widmen, besonders wenn als Lichtquelle Petroleumlicht dient. Es ist richtig, die Pflege der Lampen ein und demselben Mann (Matrosen) zu überlassen (Lampentrimmer). — Auf kleinen Fahrzeugen sind vor allem die mit Petroleum gespeisten Seitenlichter sorgfältig zu überwachen. Sie können bei längerer Brenndauer und ungenügender Wartung verrußen, so daß die Sichtweite sich verringert. Auch können sie durch den Seegang verlöscht werden.

Wenn Kriegsschiffe übungshalber abgeblendet fahren, zeigen sie die Positionslichter nur bei Annäherung an andere Fahrzeuge. Im Kriege muß natürlich aus Gründen der militärischen Sicherheit oftmals von einer Lichterführung überhaupt abgesehen werden. Das gilt auch für Handelsschiffe kriegführender Mächte in feindlichen Gewässern. Die L S O. enthält Vorschriften über die Abschirmung und Abblendung der Positionslichter und die Herabsetzung ihrer Sichtweite. Im Seegebiet außerhalb der Seewasserstraßen kann hiervon abgewichen werden, wenn es der Schiffsführung notwendig erscheint. Durch die Abblendung sind die Lichter schwerer auszumachen, besonders dann, wenn die Lichtquelle, der Lichtstreifen und das Auge des Beobachters nicht in einer Linie liegen.

5) Zu führende Lichter oder Tagsignale müssen dauernd, solche, die zu zeigen sind, nur so lange, als ein vorübergehender Zweck es erfordert, sichtbar sein. Das Zeigen von Lichtern muß zeitig genug geschehen, damit ein Zusammenstoß verhütet wird. S. Art. 6, 7 Abs. 3 und 4 und Art. 9.

6) Nach Art. 9 f ist Fischern gestattet, jederzeit Flakkerfeuer zu zeigen und Arbeitslichter zu gebrauchen. Hierbei ist darauf zu achten, daß eine Verwechslung mit vorgeschriebenen Lichtern oder eine Überstrahlung und Beeinträchtigung ihrer Wirksamkeit nicht vorkommen kann und daß der WO. oder Ausguck beim Ausschauen durch den Schein nicht behindert wird (Scheinwerfer). Ferner müssen Arbeitslichter und Deckbeleuchtung derartig angebracht und abgeblendet sein, daß sie nach außen nicht verkehrsstörend wirken. Besondere Vorsicht ist daher von Bergungsschiffen und Fischereifahrzeugen bei der Arbeit anzuwenden. Nach den Vorschriften der

LSO. sind sämtliche Fenster, Ober- und Schachtlichter zu verdunkeln. — Flackerfeuer s. auch Art. 8, 9 d 2 und 12, Zusatzlichter für Kriegsschiffe und Reedereierkennungssignale s. Art. 13. Die Seitenfenster hell beleuchteter Schiffsräume dürfen keine farbigen Gardinen tragen, die das Licht von außen rot oder grün erscheinen lassen, vgl. OSA. Bd. 25, S. 792. Schon bei der Ausrüstung der Schiffe ist hierfür zu sorgen. — Nicht vorgeschriebene Lichter sind nicht ohne weiteres verboten, sie dürfen nur zur Verwechslung keinen Anlaß geben. Die Vorschriften dieses Artikels gelten auch für die Zusatzlichter, die durch örtliche Verordnungen vorgesehen sind. Vgl. Erl. 1 zu Lichter und SWO. § 6. — Fälle von Verwechslungen und verkehrsstörenden Blendungen, ebenso Wirkung von Lichtern am Lande s. WgSWO. § 6, Erl. 5 und 6, ebenso ROSA., 7. 4. 1936. — „Die verwechselt werden oder welche die Sichtbarkeit dieser Lichter beeinträchtigen können", soll im neuen Wortlaut dieses Artikels den Schlußsatz bilden.

Artikel 2*).

Ein Dampffahrzeug[1]) muß, wenn es in Fahrt ist, führen[2]):

a) an oder vor dem Fockmast oder beim Fehlen eines solchen im vorderen Teile des Fahrzeugs ein helles[3]) weißes Licht, und zwar in einer Höhe über dem Rumpfe[4]) von mindestens 6 m. Ist das Fahrzeug breiter als 6 m, so ist das Licht in einer der Breite des Fahrzeuges mindestens gleichkommenden Höhe zu führen, es braucht jedoch nie höher als 12 m über dem Rumpfe zu sein. Das Licht[5]) muß so eingerichtet und angebracht sein, daß es ein ununterbrochenes[6]) Licht über einen Bogen des Horizonts von 20 Kompaßstrichen wirft, und zwar 10 Strich nach jeder Seite, von recht voraus bis zu 2 Strich hinter die Richtung quer ab (2 Strich achterlicher als dwars) auf jeder Seite. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens[7]) 5 Sm sichtbar ist[8]);

b) an der Steuerbordseite ein grünes Licht. Dasselbe muß so eingerichtet und angebracht sein[9]), daß es ein ununterbrochenes[6]) Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompaßstrichen wirft, und zwar von recht voraus bis zu 2 Strich hinter die Richtung quer ab (2 Strich achterlicher als dwars) an Steuerbord. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 2 Sm sichtbar ist[10]);

c) an der Backbordseite ein rotes Licht. Dasselbe muß so eingerichtet und angebracht[9]) sein, daß es ein ununterbrochenes[6]) Licht über einen Bogen des Horizonts von 10 Kompaßstrichen wirft, und zwar von recht voraus bis zu 2 Strich hinter die Richtung quer ab (2 Strich achterlicher als dwars) an Backbord. Es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 2 Sm sichtbar ist[10]);

d) die Laternen dieser grünen und roten Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche mindestens 1 m vor dem Lichte vorausragen, derart, daß die Lichter nicht über den Bug hinweg von der anderen Seite gesehen werden können[11]);

e) ein Dampffahrzeug darf außerdem, wenn es in Fahrt ist, ein zweites weißes Licht gleich dem Lichte unter a) führen. Beide Lichter müssen in der Kiellinie, und zwar so angebracht sein, daß das hintere wenigstens $4^1/_2$ m höher ist als das vordere. Die senkrechte Entfernung zwischen diesen Lichtern muß geringer sein als die horizontale[12]).

Gedächtnisregel: Ein Dampffahrzeug in Fahrt muß führen: vorn, 10 Kompaßstrich nach jeder Seite, ein weißes Licht von mindestens 5 Sm Sichtweite und in einer Höhe über dem Rumpf von

mindestens 6 m oder gleich der Schiffsbreite, wobei jedoch eine größere Höhe als 12 m nicht erforderlich ist; je 10 Strich an Steuerbord ein grünes und an Backbord ein rotes Licht von mindestens 2 Sm Sichtweite. Erlaubt ist ein zweites weißes Licht hinten, das aber mindestens 4,5 m höher als das vordere und in waagerechter Richtung weiter von diesem entfernt sein muß als in senkrechter. Beachte hierzu die Ergänzungsvorschrift zur SWO. über „Zweites Dampferlicht“.

Erläuterung. 1) Lichterführung für Dampffahrzeuge mit einem Brutto-Raumgehalt unter 40 Tonnen s. Art. 7, Nr. 1 und 2; dreifarbige Laternen für Dampffahrzeuge, die mit einem Grundschleppnetz fischen, s. Art. 9 d 1.

2) Geführte Lichter müssen dauernd sichtbar sein. Verlöschen durch Versagen des elektrischen Lichtes die Positionslichter, so sind umgehend die Ersatzlampen auszubringen, die in verkehrsreichen Gewässern angezündet bereit zu halten sind.

3) Da die Sichtweite und damit vorgeschrieben ist, wie hell das Dampferlicht sein muß, kann das Wort „helles“ vor weißes Licht wegfallen. Ein „dunkles“ weißes Licht gibt es nicht. Auch der Int. A. hat vorgeschlagen, das Wort „bright“ im engl. Wortlaut hier und an anderen Stellen der SStrO. zu streichen.

4) An Stelle des Wortes „Rumpf“, dessen Begriff von den Klassifikationsgesellschaften verschieden ausgelegt wird, soll in der neuen SStrO. „Schiffskörper“ (engl. „hull“ und franz. „plat-bord“) treten. Der Schiffskörper (das feste Unterschiff im Gegensatz zu den Aufbauten) wird begrenzt durch Schiffsboden, Bordwände, Vor- und Achtersteven und das von vorn bis hinten durchlaufende Oberdeck, das alle Schiffstypen gemein haben. Von der Oberkante dieses Deckes ist die Höhe zu messen, bzw. von der Reling, wenn die Bordwände über das Oberdeck hinausreichen und ein festes Schanzkleid bilden. Die Aufbauten sind also nicht maßgebend für die Bemessung der Höhe des Lichtes; auf keinen Fall einzeln stehende Deckhäuser, die nicht die volle Schiffsbreite haben.

[5]) Die richtige und bei der Kriegsmarine eingeführte Bezeichnung für dieses Licht ist „Dampferlicht", ein über den ganzen Horizont sichtbares weißes „Topplicht" haben Lotsen- und Fischerfahrzeuge zu führen, vgl. Art. 8 und 9 d 2.

[6]) Das Licht soll innerhalb des zu bescheinenden Bogens des Horizonts ununterbrochen sichtbar sein. Die Dampferlichter können durch Schornsteinrauch, je nachdem der Wind recht von vorn oder achtern ist, zeitweilig verdunkelt werden. Abhalten vom zu steuernden Kurse kann diese Verdunklung beheben. Ist die Lichtquelle elektrisch, so muß die Linse der am Mast fest angebrachten Dampferlaternen des öfteren von Schmier und Ruß gereinigt werden. Die Laternen der Positionslichter dürfen nirgendwo durch Segel, Teile der Takelage oder andere Ausrüstungsgegenstände des Schiffes oder durch Deckslast verdeckt sein. Achtlos losgeworfene Brückenkleider können durch Überhängen die Seitenlichter verdunkeln.

[7]) Nach § 39 (1) der Vorschriften über die Einrichtung und Prüfung der Positionslaternen (s. Art. 1, Erl. 1) darf bei elektrischem Licht die Stärke der Lichtquelle der unter Art. 2 fallenden Dampfer- und Seitenlaternen nicht weniger als 25 HK (Hefnerkerzen) und nicht mehr als 32 HK betragen. Hierdurch wird die Mindestsichtweite gewährleistet und einer übermäßig großen Lichtstärke, sowie der Möglichkeit der Verwechslung des Dampferlichtes mit einem festen Landfeuer, vorgebeugt. Die Lichtquellen sind bei Dampfer- und Seitenlaternen gleich. Durch die rot oder grün gefärbten Vorsteckgläser tritt bei den Seitenlaternen ein Verlust der Lichtstärke und damit die geringere Sichtweite ein. Die Verwendung gefärbter Gürtel oder Lampenzylinder ist untersagt Die Glühlampen müssen fest in der Fassung sitzen; diese muß so gesichert sein, daß sie sich durch die Erschütterungen des Schiffes nicht verschieben kann.

[8]) Für die Dampferlichter (s. auch unter e) ist nicht nur die Sichtweite vorgeschrieben, sondern auch die Mindesthöhe über dem Rumpfe. Zu ihrer Anbringung ist zu bemerken, daß Schiffe, die für Ladezwecke mit Doppelmasten versehen sind, die Lichter natürlich nicht an den Backbord- oder den Steuerbordmasten führen dürfen, sondern mittschiffs in der Kiellinie. Hierzu sind besondere bauliche Vorrichtungen zu treffen. Kriegsschiffe s. Anm.

[9]) Es ist weder eine bestimmte Stelle, an der die Seitenlichter angebracht sein sollen, noch eine Mindesthöhe, noch ein Höhenunterschied zwischen ihnen und dem weißen Dampferlicht vorgeschrieben. Nach der Fassung des Artikels können die Seitenlichter ohne Verstoß gegen die Vorschriften bei Schiffen mit hohen Aufbauten ebenso hoch angebracht werden wie das Dampferlicht. Sie können unter Berücksichtigung der verschiedenen Bauart und Einrichtung sowohl am Bug als auch mitschiffs oder achtern geführt werden. Zweckmäßig ist es am Vorschiff, weil diese Anbringung beim Befahren starker Flußkrümmungen von Vorteil, und mitschiffs an der größten Schiffsbreite, weil die Möglichkeit einer Verdunklung durch andere Gegenstände geringer ist. Wenn sie sich zu weit auf dem Achterschiffe befinden, wird ihre Sichtbarkeit unter Umständen beeinträchtigt. Kleine Fahrzeuge haben oft an jeder Seite doppelte Laternenbretter, und können daher die Seitenlichter vorn und bei schlechtem Wetter hinten gesetzt werden, wo sie gegen Seeschlag mehr geschützt sind.

Die Aufstellung der Seitenlampen in sogenannten Feuertürmen an der Achterkante der Back, wie sie auf großen Segelschiffen und Fischdampfern üblich ist (nicht immer unmittelbar an der Schiffsseite!), hat den Nachteil, daß die Abblendung nicht so einfach herzustellen ist wie am Laternenbrett. Wegen unzulänglicher Luftzufuhr kann bei Petroleumlampen Verrußung und damit Minderung der Sichtweite eintreten. Diese kann auch durch Vereisung des Schutzglases am Turm herabgesetzt werden. Die Überwachung im Turm befindlicher Lampen ist umständlicher, als wenn sie auf beiden Seiten der Brücke angebracht sind, wo sich der WO. jederzeit persönlich von ihrem guten Brennen überzeugen kann.

Beim Verholmanöver von Seeschiffen im Hafen, bei dem mehrere Schleppdampfer mitwirken, kann es leicht vorkommen, daß die Seitenlichter des bugsierten Fahrzeuges durch den Rauch der Schlepper verdunkelt werden. — Auf kleinen Dampfern und Segelfahrzeugen besteht die Gefahr, daß in den Wanten angebrachte Seitenlichter und Laternenbretter bei sehr schwerem Wetter durch Seeschlag beschädigt oder weggerissen werden. Bei Segelschiffen können beim Überliegen die Seitenlichter durch die Untersegel verdeckt werden.

[10]) Zahlreiche seeamtliche Untersuchungen beschäftigen sich mit der ungenügenden Sichtweite oder mangelhaften Beschaffenheit von Seitenlichtern. Wird festgestellt, daß die Seitenlichter nicht die den gesetzlichen Vorschriften entsprechende Sichtweite hatten, so wird das Segelschiff bei einem Zusammenstoß mit einem Dampfer stets die Schuld erhalten mit der Begründung, daß der Dampfer, weil er das Seitenlicht zu spät in Sicht bekam, nicht mehr in der Lage war, rechtzeitig auszuweichen und sich freizusteuern. — In der Dämmerstunde sind die Lichter schlecht auszumachen, dies trifft vor allem auf ein grünes Licht zu. — An Stelle der Seitenlichter kann eine doppelfarbige Laterne treten, s. Art. 7, Abs. 1 b und 2, und Art. 8, Abs. 3.

[11]) Die reichsgesetzliche Vorschrift (vgl. Erl. 1 zu Art. 1) über die Abblendung der Seitenlichter läßt in ihrem Art. 3 ein geringes Überscheinen der Lichter über den Bug zu. Damit wird der Raum vor dem Schiff zwischen den Parallelen zur Kielrichtung genügend erleuchtet, aber auch ein zu weites Hinüberscheinen nach der anderen Seite verhindert. Unvermeidlich ist es stets, daß auf eine kurze Strecke vor dem Bug ein dunkler Winkel entsteht.

[12]) Nach der Ergänzungsverordnung zur SWO. ist das zweite Licht für Dampffahrzeuge von über 45 m Länge vorgeschrieben, sofern Einrichtung und Bauart es zulassen. Infolge der Verschiedenartigkeit der Anforderungen für die weißen und die farbigen Lichter wird man von einem entgegenkommenden Dampfer zuerst immer die weißen Lichter und später das grüne oder rote Seitenlicht sehen. Mit Hilfe des zweiten Dampferlichtes lassen sich die Kursrichtung des Gegenkommers ungefähr und die von ihm ausgeführten Kursänderungen eher erkennen als bei einem Dampfer, der nur ein weißes Licht führt. Ist eines der beiden Seitenlichter ausgelöscht, so hat ein herannahendes Fahrzeug die Möglichkeit, an den beiden Dampferlichtern allein die Lage des betreffenden Schiffes festzustellen. Ein weiterer Vorteil ist, daß sich das zweite Dampferlicht meistens hinter der Brücke befindet, von wo sein Brennen leicht überwacht werden kann (Erl. 3 und 4 zu Art. 1). Der Nachteil eines Dampferlichtes ist, daß bei seinem Verlöschen der Dampfer als Segelschiff angesehen wird.

Anmerkung. Kriegsschiffe von besonderer Bauart (Unterseeboote, Flugzeugträger), die nicht die Möglichkeit haben, den Bestimmungen dieses Artikels über die Anbringung und den Sichtbereich der Lichter voll zu entsprechen, sind verpflichtet, ihnen so genau zu folgen, wie die Verhältnisse es gestatten. Auf Flugzeugträgern stehen die Masten nicht in der Mitschiffslinie, sondern an der Seite.

Artikel 3*).

Ein Dampffahrzeug, welches ein anderes Fahrzeug schleppt, muß außer den Seitenlichtern zwei weiße Lichter senkrecht übereinander und mindestens 2 m voneinander entfernt führen[1]). Wenn es mehr als ein Fahrzeug schleppt und die Länge des Schleppzuges[2]) vom Heck des schleppenden Fahrzeuges bis zum Heck des letzten geschleppten Fahrzeuges 180 m übersteigt, muß es als Zusatzlicht[3]) noch ein drittes weißes Licht 2 m über oder unter den anderen führen. Jedes dieser Lichter muß ebenso eingerichtet und angebracht sein, wie das im Artikel 2 unter a erwähnte weiße Licht, jedoch genügt für das Zusatzlicht eine Höhe von mindestens 4 m über dem Rumpfe des Fahrzeuges[4]).

Ein Dampffahrzeug, welches ein anderes Fahrzeug[5]) schleppt, darf hinter dem Schornstein oder dem hintersten Mast ein kleines weißes Licht führen. Dieses Licht, nach welchem sich das geschleppte Fahrzeug beim Steuern richten soll, darf nicht weiter nach vorne als quer ab sichtbar sein[6]).

Gedächtnisregel: Ein Schleppdampfer führt die Seitenlichter und vorn statt des einen weißen Dampferlichtes zwei oder drei weiße Lichter senkrecht übereinander, letztere aber nur, wenn er mehr als ein Fahrzeug schleppt und die Entfer-

nung von seinem Heck bis zum Heck des letzten Fahrzeuges mehr als 180 m beträgt. Der Schlepper darf hinten ein weißes Steuerlicht führen.

Erläuterung. [1]) Eine besondere Kennzeichnung ist notwendig, um andere begegnende Fahrzeuge aufmerksam zu machen und zu verhindern, daß die geschleppten Fahrzeuge als „selbständig fahrende“ angesehen werden; ferner um zu zeigen, daß der Schlepper nicht in jeder Hinsicht Herr seiner Bewegungen, sondern durch den Anhang behindert ist. Die Schlepperlichter (s. auch Erl. 3) müssen solange geführt werden als die Schleppleine befestigt ist (auch beim Längsseitschleppen), und die Fahrzeuge in Fahrt sind.

Ein Schlepper, der an einem Fahrzeug befestigt liegt und noch keine Schlepptätigkeit entwickelt, darf die Sonderbezeichnung nicht setzen. — Der erste Satz des Abschnittes gilt für jede Art des Schleppens, die anderen Sätze beziehen sich nur auf das Schleppen hintereinander. Eine Sonderbezeichnung für den Fall, daß ein Segelschiff ein anderes Fahrzeug schleppt, ist, weil sehr unwahrscheinlich, nicht vorgesehen. Im Ausnahmefall kann auch ein Segelfahrzeug schleppen, z. B. bei einer Hilfeleistung in Seenot. Da die fortbewegende Kraft der Wind ist, hätten für die Lichterführung und das Ausweichen die Seglerregeln zu gelten, sofern von Art. 4 a kein Gebrauch gemacht werden kann.

[2]) Als Schleppzug gilt eine Gesamtheit von Fahrzeugen, die aus einem oder mehreren durch eigene Maschinenkraft sich bewegenden Fahrzeugen und einem oder mehreren von diesen fortbewegten Fahrzeugen — dem Schleppanhang — besteht. Für den Begriff „Schleppzug“ ist es gleichgültig, ob sich im Anhang Fahrzeuge befinden, die ihre eigene Antriebskraft mitbenutzen, die also durch Rudern, durch gesetzte Segel oder durch arbeitende Maschine zur Fortbewegung beitragen. Bei einem Schleppzug ist zu unterscheiden zwischen Schleppern, die tatsächlich eine dauernde Schlepptätigkeit ausüben und solchen, die nur assistieren. Die im Anhang zusammengestellten Fahrzeuge können seitlich gekoppelt oder hintereinander geschleppt werden. Nur im ruhigen Fahrwasser kann längsseit geschleppt werden. Auf hoher See wird beim Schleppen mit langer Trosse ge-

fahren, die auf dem Revier aufgekürzt werden muß, vgl. entsprechende Vorschriften im Teil II der SWO.; ferner s. Art. 15, Erl. 20, Abschnitt über Ausweichen, Erl. 1 und Erl. 2 zu Art. 23.

3) Diese Lichterführung soll einen Anhaltspunkt für die Gesamtlänge des Schleppzuges geben. Das Zusatzlicht ist wichtig für andere Fahrzeuge, die ihre Ausweichmanöver auf die Länge des Schleppzuges einstellen müssen. Bezeichnung für Schlepper bei festsitzenden Fahrzeugen s. SWO. § 9. Das im Art. 2 unter e erwähnte zweite Dampferlicht ist natürlich für Schlepper ebenfalls erlaubt.

4) Vgl. Erl. 4, 6 und 7 zu Art. 2.

5) Die Lichterführung für geschleppte Fahrzeuge ist in Art. 5 festgesetzt. Ein bugsiertes Schiff, das in Fahrt und unter Dampf ist, muß, wenn es sich der Schlepperhilfe bedient, nach § 8 der SWO. die Lichter eines alleinfahrenden Dampffahrzeuges führen. Für fahrzeugähnliche, beschränkt manövrierfähige Schwimmkörper enthält die SWO. in den §§ 10 und 38 besondere Vorschriften. — Eine Schießscheibe ist kein Fahrzeug. Die SStrO. enthält keine Vorschrift für die Lichterführung auf Scheiben und ihren Schleppern, sie ist aber nach Art. 29 geboten. § 23 der SWO. regelt die Kennzeichnung von Schleppern und Scheiben bei Schießübungen der Wehrmacht. Diese Vorschrift wird vom Oberkommando der Kriegsmarine in jedem Jahre in den NfS. noch besonders veröffentlicht und gilt auf allen für Scheibenschlepper in Betracht kommenden Gewässern. Die Lichterführung braucht demnach beim Verlassen der Seewasserstraßen nach See zu und umgekehrt nicht geändert zu werden. Die Ausführung dieser Anordnung gibt dem Schleppzug wie auch der übrigen Schiffahrt die erforderliche Sicherheit. Verhindert ausnahmsweise der Zustand der Scheibe oder der Seegang die Anbringung von Lampen auf der Scheibe, so kann auch nach Art. 29 diese nicht gefordert werden. Dann muß aber, wenn die Fahrt nicht unterbleibt, die Scheibe durch Scheinwerfer ununterbrochen beleuchtet werden, solange nicht nach ihr geschossen wird oder geschossen werden soll. Vgl. ROSA., 19. 3. 1941, Zusammenstoß eines Motorhochseefischkutters mit einer von einem Marineschlepper geschleppten Schießscheibe.

[6]) Braucht nur lichtschwach zu sein. Hiermit soll angedeutet werden, daß das Licht nur als Steuerlicht dienen soll und nur bis zu dem nächst geschleppten Fahrzeug sichtbar zu sein braucht. Nach der neuen SStrO. dürfen auch die geschleppten Fahrzeuge, mit Ausnahme des letzten, das Steuerlicht anstatt des vorgeschriebenen Hecklichtes führen. § 7 der SWO. schreibt vor, daß in Schleppzügen jedes Fahrzeug ein Hecklicht gemäß Art. 10, Abs. 2 führen muß.

Artikel 4*)[1]).

a) Ein Fahrzeug, welches infolge eines Unfalles[2]) nicht manövrierfähig[3]) ist, muß in der Höhe des im Artikel 2 unter a erwähnten weißen Lichtes und, wenn es ein Dampffahrzeug ist, statt des weißen Lichtes zwei rote Lichter senkrecht übereinander und mindestens 2 m voneinander entfernt führen[4]). Diese Lichter müssen an der Stelle, an welcher sie am besten gesehen werden können[5]), angebracht und von solcher Beschaffenheit sein, daß sie über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 2 Sm sichtbar[6]) sind. Bei Tage[7]) muß ein solches Fahrzeug an gleicher Stelle zwei schwarze Bälle oder Körper, jeden von 65 cm Durchmesser, senkrecht übereinander und mindestens 2 m voneinander entfernt[8]) führen.

b) Ein Fahrzeug, welches ein Telegraphenkabel legt, aufnimmt oder auffischt[9]), muß an derselben Stelle, die für das im Artikel 2 unter a erwähnte weiße Licht vorgeschrieben ist, und, wenn es ein Dampffahrzeug ist, statt dieses weißen Lichtes drei Lichter senkrecht übereinander und mindestens 2 m voneinander entfernt führen. Das oberste und unterste dieser Lichter müssen rot, das mittlere muß weiß sein, und alle müssen von solcher Beschaffen-

heit sein, daß sie über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 2 Sm sichtbar sind. Bei Tage muß ein solches Fahrzeug drei Körper von mindestens 65 cm Durchmesser senkrecht übereinander und mindestens 2 m voneinander entfernt[8]) führen, deren oberster und unterster kugelförmig und von roter Farbe, deren mittlerer wie ein schräges Viereck geformt und von weißer Farbe ist. Die Körper müssen an der Stelle, an welcher sie am besten gesehen werden können[5]), angebracht sein.

c) Die vorbezeichneten Fahrzeuge dürfen, wenn sie keine Fahrt durch das Wasser[10]) machen, die Seitenlichter nicht führen, müssen dieselben aber führen, wenn sie Fahrt machen.

d) Diese Lichter und Körper sollen anderen Fahrzeugen als Signale dafür gelten, daß das Fahrzeug, welches sie zeigt, nicht manövrierfähig ist und daher nicht aus dem Wege gehen kann[11]). Sie sind keine Notsignale im Sinne des Artikels 31 dieser Vorschriften.

Gedächtnisregel: Ein infolge eines Unfalls nicht manövrierfähiges Fahrzeug führt bei Nacht in Höhe des weißen Dampferlichtes und, wenn es ein Dampffahrzeug ist, statt dieses Lichtes senkrecht übereinander zwei rote Lichter, mindestens 2 Sm über den ganzen Horizont sichtbar; außerdem die Seitenlichter, wenn es Fahrt durchs Wasser macht. Bei Tage an gleicher Stelle zwei schwarze Bälle oder Körper.

Ein Kabelfahrzeug bei der Arbeit führt bei Nacht in Höhe des weißen Dampferlichtes und, wenn es ein Dampffahrzeug ist, statt dieses Lichtes senkrecht übereinander drei Lichter in der Anordnung rot — weiß — rot und mindestens 2 Sm

über den ganzen Horizont sichtbar; außerdem die Seitenlichter, wenn es Fahrt durchs Wasser macht. Bei Tage drei Körper in der senkrechten Anordnung roter Ball — weißes schräges Viereck — roter Ball.

Erläuterung. [1]) Die Bestimmungen dieses Artikels gelten nur für Schiffe in Fahrt; Ausnahmen s. Art. 7, Schlußsatz, und Art. 9 k, Abs. 2. Alle anderen Fahrzeuge müssen zur Erfüllung dieser zwingenden Vorschrift mit den nötigen Laternen und Signalkörpern ausgerüstet sein. Ihr Fehlen an Bord kann nicht damit entschuldigt werden, daß wirtschaftliche Gründe von der Anschaffung absehen ließen, vgl. SeeA. Brh., 2. 3. 1937. — In oder nahe bei einem Fahrwasser auf Grund sitzende Fahrzeuge müssen nach Art. 11, Abs. 4 die Ankerlichter und die beiden roten Lichter führen; für das Abschleppen festsitzender Fahrzeuge ist in § 9 der SWO. eine Sonderregelung vorgesehen.

[2]) Der engl. Wortlaut spricht von einem „vessel which from any accident is not under command". Aus OSA. Bd. 14, S. 818, ist entnommen: „Ein Segelschiff, das seine Segel noch nicht gesetzt hat, ist ebensowenig infolge eines Unfalls manövrierunfähig, wie ein Dampfer, der sich treiben läßt, ohne Dampf aufzuhaben. Solche Schiffe müssen, wenn sie in Fahrt sind, die Seitenlichter führen, dürfen aber die roten Lichter dieses Artikels nicht führen. Die Beschränkung auf ‚durch Unfall manövrierunfähige Schiffe' scheint ihren guten Grund auch darin zu haben, daß eine weitergehende Vorschrift leicht zu Mißbräuchen Anlaß geben könnte." — Ein Unfall im Sinne der Vorschriften ist jedes gefahrdrohende oder schadenbringende Ereignis, das den regelmäßigen Verlauf der Dinge unterbricht und die Manövrierfähigkeit des Schiffes stark einschränkt oder ganz aufhebt, mag es durch höhere Gewalt, fremde oder eigene Schuld verursacht sein. Zu unterscheiden davon ist ein Seeunfall im Sinne des SUG., der eine seeamtliche Untersuchung nach sich zieht, wenn ein öffentliches Interesse dazu vorliegt. Danach sind Seeunfälle nicht nur Ereignisse, die die Sicherheit eines Seefahrzeuges gefährden, seine Beschädigung oder seinen Verlust herbeigeführt haben, sondern auch Personenunfälle im Bereiche des Betriebes des Seefahrzeuges. Näheres darüber s. SUG. §§ 1—5.

[3]) Im neuen Wortlaut der SStrO. soll „infolge eines Unfalls“ gestrichen werden. Der IntA. hatte anfangs erwogen, anstatt der Worte „from any accident“ zu setzen „from any cause“. Die Streichung wurde aber aus folgenden Gründen gutgeheißen: “The words from any ‘accident’ have been omitted from this Article as it had been represented that the word ‘accident’ was difficult to translate into certain languages and that it was desirable to make it clear that if a ship was not under command from any cause whatever, not necessarily an accident, it should be entitled to show the ‘not under command’ lights.“

Einer freieren Auslegung der Anwendbarkeit der Vorschriften unter a wird schon jetzt in der Praxis stattgegeben und läßt sich im Zusammenhang mit Art. 29 begründen. Die Signale können ohne weiteres in Fällen einer Manövrierbehinderung, die mit eigenen Mitteln nicht behoben werden kann, gesetzt werden. — Ein Schiff ist darnach als manövrierunfähig anzusehen, wenn es in der von ihm im gewöhnlichen Zustande zu fordernden Fähigkeit, sich lenken zu lassen, behindert ist und den Vorschriften für das Ausweichen oder für die Vermeidung von Gefahren nicht oder nur ungenügend nachkommen kann. Manövrierunfähigkeit liegt bei folgenden Beispielen vor: Verlust der Segelschiffstakelage, Bruch der Schraubenwelle, Verlust der Schraube, Bruch des Ruders, Übergehen des Ballastes oder der Ladung und große Schlagseite, Leck nach einem Zusammenstoß (eindringendes Wasser gestattet nicht die volle Fahrgeschwindigkeit und behindert die Steuerfähigkeit), im Eise blockierte Fahrzeuge, im Orkan vor Anker oder Ketten treibende Fahrzeuge, ferner wenn Dampfer steuerlose und stark havarierte Fahrzeuge oder Schwimmkörper wie Docke, Pontons oder Kähne schleppen, die ihrer Bauart nach beschränkt manövrierfähig sind, vgl. WgSWO. § 10.

Die Frage, ob ein Schiff manövrierunfähig ist oder nicht, ist eine Tatfrage. Es kommt alles auf die Umstände des besonderen Falles an. Ihre Beantwortung unterliegt dem verantwortlichen Urteil der Schiffsführung. Ob Dampf- oder Segelfahrzeuge, die im heftigen Sturm beigedreht liegen und nur über einen geringen Grad von Manövrierfähigkeit verfügen, und Segelschiffe, die in Totenstille treiben, die Lichter oder Tagsignale

dieses Artikels führen dürfen, mag mit Hinweis auf Erl. 2 dahingestellt bleiben. Jedenfalls sind derartige Begebenheiten keine außergewöhnlichen für die Schiffsführung. Ähnlich verhält es sich mit in Ballast fahrenden Dampfern im schweren Wetter. — Fischenden Fischdampfern ist die Möglichkeit gegeben, die Signale dieses Artikels zu setzen, wenn die Behinderung durch das Fischen derart ist, das sie der Manövrierunfähigkeit gleich kommt. Das kann der Fall sein, wenn ein Fischdampfer mit Grundschleppnetz unter besonderen Verhältnissen mit dem Ruder hart an Bord seinen Kurs verfolgen, aber nicht ausweichen kann. Nach dem Schlußsatz des Art. 9 sind Fischerfahrzeuge nicht verpflichtet, die im Art. 4 unter a vorgeschriebenen Lichter zu führen, die Berechtigung, es erforderlichenfalls zu tun, ist ihnen damit aber nicht genommen. In einem solchen Falle wird der manövrierunfähige Fischdampfer bei Nacht 2 rote Lichter zu setzen und die dreifarbige Laterne und das weiße Fischerlicht stehen zu lassen haben. Denn nur das Löschen des weißen Dampferlichtes wird verlangt.

Eine freiwillige, erlaubte oder pflichtmäßige, zeitweilige Versetzung des Schiffes in den Zustand der Manövrierunfähigkeit liegt nicht im Sinne dieses Artikels, z. B. das Beidrehen oder zeitweilige Stilliegen, um einen Lotsen an Bord zu nehmen oder abzusetzen, oder um einem in Not befindlichen Schiffe Hilfe zu bringen.

[4]) Die Tag- und Nachtbezeichnung ist für Dampf- und Segelfahrzeuge die gleiche. Ein Unterschied ist nicht notwendig, weil alle anderen Fahrzeuge den nach diesem Artikel bezeichneten aus dem Wege gehen müssen. Die Signale mahnen zur Vorsicht und können daher nie einem Zusammenstoß Vorschub leisten. — Die Lichter brauchen nicht bereit gehalten zu werden.

[5]) Frei angebracht von Takelage und Schornstein im Vorderteil des Schiffes. Bevorzugt wird die Aufhängung am Genickstag zwischen Schornstein und Vormast, weil man so die Lichter von der Brücke mittschiffs aus bequem bedienen kann. Zweckmäßig ist auch das Vorheißen der Fahrtstörungslaternen an einer Signalrah, an der das rechtzeitige Sichten für überholende Fahrzeuge gewährleistet ist. S. auch die Art. 7, Abs. 1 a, 9 b und 11.

[6]) S. Erl. des Begriffes „sichtbar“ unter Lichter.

[7]) Vgl. SWO. § 6, Nr. 6.

[8]) Entfernung s. auch unter b. Dieser Mindestabstand ist nötig, damit die Körper auf größere Entfernungen noch deutlich voneinander zu unterscheiden sind.

[9]) Vgl. den internationalen Vertrag zum Schutze der unterseeischen Telegraphenkabel vom 14. 3. 1884, Art. 5 und 6 (RGBl. 1888, S. 151). Von einem mit dem Legen oder der Wiederherstellung eines Kabels beschäftigten Fahrzeug müssen sich andere Fahrzeuge, auch fischende, mindestens 1 Sm entfernt halten. S. Erl. 2 zu Art. 34.

[10]) Der Unterschied zwischen „in Fahrt“ und „Fahrt durch das Wasser“ ist scharf ausgeprägt in Art. 15 a und b.

[11]) Das Ausweichen vor einem derartig bezeichneten Fahrzeuge muß mit besonderer Vorsicht, im nötigen Abstande und rechtzeitig geschehen, weil man seine etwaigen unvorhergesehenen Bewegungen schwer beurteilen kann. Bei außergewöhnlichen Schleppzügen (vgl. SWO. § 38) sind beschränkt steuerfähige Schwimmkörper nicht in der Lage, ordnungsgemäß hinter dem schleppenden Fahrzeug nachzusteuern, und gefährden durch plötzliches Ausscheren die vorbeifahrenden Fahrzeuge. Das manövrierunfähige Schiff muß sich darauf verlassen können, daß alle Fahrzeuge, die seine Lichter oder Zeichen wahrnehmen können, ihm aus dem Wege gehen, und zwar gleichgültig, in welcher Stellung sie sich zu ihm befinden. Schwer feststellen läßt sich (besonders bei Nacht), ob Manövrierunfähigkeit nur teilweise vorliegt. Ein Irrtum bei dieser Beurteilung geht zu Lasten des ausweichpflichtigen Schiffes. Unter den Ausweichregeln der SStrO. gibt es keine besonderen Vorschriften über Ausweichpflicht einem manövrierunfähigen Fahrzeug gegenüber. Der Gesetzgeber hat den Hinweis im Abschnitt d für ausreichend gehalten. Vgl. Art. 15 e, wo es heißt: „Weil es überhaupt nicht oder doch nicht so manövrieren kann, wie diese Vorschriften verlangen.“ — Wenn auch jedes andere Fahrzeug ausweichpflichtig ist, so ist das manövrierunfähige Schiff von den Vorschriften der Art. 21 Anm., 27 und 29 aber keineswegs entbunden.

Artikel 5.

Ein Segelfahrzeug, welches in Fahrt ist, und jedes Fahrzeug, welches geschleppt wird, muß dieselben Lichter führen, welche durch Artikel 2 für ein

Dampffahrzeug in Fahrt vorgeschrieben sind, mit Ausnahme der dort erwähnten weißen Lichter; diese darf ein solches Fahrzeug niemals führen[1]).

Gedächtnisregel: Segler in Fahrt und alle geschleppten Fahrzeuge führen nur die Seitenlichter.

Erläuterung. [1]) Seitenlichter s. Erl. 9, 10 und 11 zu Art. 2. — Das Reichsgericht hat die Umstellung der Seitenlichter auf einem über Steuer geschleppten Kahn gebilligt. Diese Abweichung von der regelrechten Lichterführung beruht auf Art. 29. Das Urteil ist von der Mehrheit der Nautiker als nicht mit der seemännischen Praxis vereinbar aufgenommen worden. Die SStrO. selbst widerspricht diesem Urteil im Wortlaut des Art. 2 d — „derart, daß die Lichter nicht über den Bug hinweg von der anderen Seite gesehen werden können." — Also auch ein geschlepptes Dampffahrzeug darf, wenn seine Antriebskraft dabei in Tätigkeit ist, nur die beiden farbigen Seitenlichter führen. — Geschleppte Schießscheiben s. ausführliche Erl. 5 zu Art. 3. — Beim Längsseitschleppen ist darauf zu achten, daß die Seitenlichter nicht verdeckt werden.

Keine Fahrzeuge im Sinne der SStrO. sind alle Schwimmkörper, bei denen die eine oder andere der in Erl. 1 zur Einleitung genannten Voraussetzungen fehlt, z. B. Anlegestellen, Schiffsbrücken und Pontons, Badeanstalten, schwimmende Magazine und Baugeräte, Sinkkästen, Docke und Docksektionen. Sie haben meist außergewöhnliche, von dem Aussehen eines Schiffes stark abweichende Formen, die beim Geschlepptwerden nicht immer die Anbringung von Seitenlichtern ermöglichen. Vgl. die Regelung in SWO. § 10. Nicht manövrierfähige Schwimmkörper.

Artikel 6.

Wenn, wie es bei kleinen Fahrzeugen[1]) in Fahrt bei schlechtem Wetter[2]) vorkommt, die grünen und roten Seitenlichter[3]) nicht fest angebracht werden können, so müssen diese Lichter doch angezündet und gebrauchsfertig zur Hand gehalten und, wenn das Fahrzeug sich einem anderen oder ein anderes

Fahrzeug sich ihm nähert, an den betreffenden Seiten, zeitig genug, um einen Zusammenstoß zu verhüten[4]), gezeigt[5]) werden. Dies muß so geschehen, daß die Lichter möglichst gut sichtbar sind, das grüne aber nicht von der Backbordseite her, das rote nicht von der Steuerbordseite her, und beide womöglich nicht weiter als bis zu 2 Strich hinter die Richtung quer ab (2 Strich achterlicher als dwars) gesehen werden können.

Um den richtigen Gebrauch der tragbaren Lichter zu sichern, muß jede Laterne außen mit der Farbe des Lichtes, welche sie zeigt, angestrichen und mit einem gehörigen Schirme versehen sein.

Gedächtnisregel: Kleine Fahrzeuge in Fahrt müssen, wenn die Seitenlichter schlechten Wetters wegen nicht fest angebracht werden können, diese angezündet klarhalten und sie im Bedarfsfall zeitig genug und in richtiger Weise zeigen.

Erläuterung. [1]) In diesem Artikel und im Art. 7 sind Erleichterungen für kleine Fahrzeuge vorgesehen. Während in Art. 7 Fahrzeuggrößen für die Lichterführung genannt werden, ist der Begriff „kleines Fahrzeug" nicht erläutert. Es ist daher nicht leicht zu sagen, auf welche Fahrzeuge die Bestimmungen des Art. 6 anwendbar sind, Deckshöhe und besondere Einrichtungen spielen dabei eine Rolle. Dampffahrzeuge kleinster Bauart führen heutzutage, ausgerüstet mit elektrischem Licht, die Laternen fest. (Man denke an die Motorbarkassen großer Schiffe!) Die Vorschriften können auch im Rahmen der gebotenen Umstände für ein größeres Fahrzeug Geltung haben, sofern die Seitenlichter nicht ordnungsgemäß befestigt werden können, z. B. bei starker Schlagseite oder bei durch Schlechtwetter verursachten Beschädigungen.

[2]) S. aber Art. 1 bei „jedem Wetter".

[3]) S. Art. 2 b, c und d.

[4]) Dieselben Worte werden gebraucht in Art. 7, Nr. 3 und 4, und in Art. 9 d 2.

[5]) Solange sichtbar sein, als der vorübergehende Zweck es erfordert.

Artikel 7*).

Dampffahrzeuge[1]) unter 113 und Ruder- oder Segelfahrzeuge unter 57 cbm Brutto-Raumgehalt[2]) und Ruderboote brauchen, wenn sie in Fahrt[3]) sind, die im Artikel 2 unter a, b und c erwähnten Lichter nicht zu führen; sie müssen aber, wenn sie diese Lichter nicht führen, mit folgenden Lichtern versehen sein[4]):

1. Dampffahrzeuge unter 113 cbm Brutto-Raumgehalt müssen führen:

a) im vorderen Teile des Fahrzeuges oder an oder vor dem Schornstein in einer Höhe von mindestens 3 m über dem Schandeckel[5]) ein weißes Licht. Das Licht muß an der Stelle, wo es am besten gesehen werden kann, sich befinden und im übrigen so eingerichtet und angebracht sein, wie im Artikel 2 unter a vorgeschrieben; es muß von solcher Stärke sein, daß es auf eine Entfernung von mindestens 2 Sm[6]) sichtbar ist;

b) grüne und rote Seitenlichter, so eingerichtet und angebracht, wie im Artikel 2 unter b und c vorgeschrieben, und von solcher Stärke, daß sie auf eine Entfernung von mindestens 1 Sm sichtbar sind, oder an deren Stelle eine doppelfarbige Laterne, welche an den betreffenden Seiten ein grünes und ein rotes Licht von recht voraus bis zu 2 Strich hinter die Richtung quer ab (2 Strich achterlicher als dwars) zeigt. Diese Laterne muß mindestens 1 m unter dem weißen Lichte geführt werden.

2. Kleine Dampfboote, wie zum Beispiel solche, welche von Seeschiffen an Bord geführt werden, dürfen das weiße Licht niedriger als 3 m über dem Schandeckel, jedoch nur über der unter 1 b erwähnten doppelfarbigen Laterne führen[7]).

3. Ruder- und Segelfahrzeuge[8]) von weniger als 57 cbm Brutto-Raumgehalt müssen eine Laterne mit

einem grünen Glase auf der einen Seite und einem roten Glase auf der anderen gebrauchsfertig zur Hand haben[9]). Diese Laterne muß, wenn das Fahrzeug sich einem anderen oder ein anderes Fahrzeug sich ihm nähert, zeitig genug, um einen Zusammenstoß zu vermeiden, und derart gezeigt werden, daß das grüne Licht nicht von der Backbordseite her und das rote Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.

4. Ruderboote, gleichviel ob sie rudern oder segeln, müssen eine Laterne mit einem weißen Lichte gebrauchsfertig zur Hand haben, welches zeitig genug gezeigt werden muß, um einen Zusammenstoß zu verhüten[10]).

Die in diesem Artikel bezeichneten Fahrzeuge brauchen die im Artikel 4 unter a und Artikel 11 Schlußsatz vorgeschriebenen Lichter[11]) nicht zu führen.

Gedächtnisregel: Dampffahrzeugen unter 113 cbm Brutto-Raumgehalt sind hinsichtlich der Anbringung und Sichtweite des weißen Dampferlichtes sowie der Seitenlichter besondere Erleichterungen zugestanden.

Ruder- und Segelfahrzeuge unter 57 cbm Brutto-Raumgehalt brauchen statt der beiden Seitenlichter nur eine grün-rote Laterne klar zu haben. Sie muß im Bedarfsfall rechtzeitig angezündet und in richtiger Weise gezeigt werden.

Offene Ruderboote brauchen (auch wenn sie segeln) nur eine Laterne mit weißem Licht klar zu halten und im Bedarfsfall zu zeigen.

Beachte: Für deutsche Fahrzeuge ist für das weiße Dampferlicht statt der Sichtweite von 2 Sm bereits 3 Sm und für die doppelfarbige Handlaterne der Ruder- und Segelfahrzeuge 1 Sm vorgeschrieben.

Erläuterung. [1]) S. Einleitung und Erl. 7 dazu.

[2]) 113 Kubikmeter = 40 Registertonnen,
57 Kubikmeter = 20 Registertonnen.

[3]) Vgl. Erl. 8 zur Einleitung.

[4]) Dieser Artikel ist ein Zugeständnis an kleine Fahrzeuge und Boote in bezug auf Vereinfachung der Lichterführung und geringere Anforderung an die Sichtweite der Lichter. Er gilt auch für Fischerfahrzeuge, die in Fahrt sind und nicht fischen. Die im Art. 2 unter d vorgeschriebenen Schirme werden hier nicht erwähnt, es ist aber selbstverständlich, daß ausreichende Einrichtungen vorhanden sein müssen, die ein Überscheinen des grünen oder roten Lichtes nach der anderen Seite verhindern.

[5]) Vgl. den Hinweis auf Rumpf und Schiffskörper in Erl. 4 zu Art. 2. Schandeckel: engl. gunwale, franz. platbord.

[6]) Eine Mindestsichtweite von 3 Sm wird angestrebt, vgl. Gedächtnisregel, Schlußsatz.

[7]) Vgl. SWO. §§ 76, 2 — 77, 2 — 78, 2 — 79, 2 — 80, 2. — Es handelt sich um kleine Dampf- und Motorboote, die der Besatzung nur einen vorübergehenden Aufenthalt gewähren können. Das Licht kann vorn am Schornstein oder an einem Gestell im Vorschiff über der doppelfarbigen Laterne geführt werden. Wenn einzeln angebracht, dienen zur Kenntlichmachung der Höhenunterschied zwischen dem weißen Licht und den Seitenlichtern sowie die Stellung der Lichter zueinander in der Gestalt eines Dreiecks.

[8]) Diese Ruderfahrzeuge sind Prähme oder Lastfahrzeuge, die durch Riemen fortbewegt werden. Ruderboote fallen nicht unter diese Bestimmung, da ihnen in Abs. 4 eine besondere Erleichterung gewährt wird. Fischende Ruder- und Segelfahrzeuge haben sich nach Art. 9 zu richten, vgl. ebendort unter a die Begriffsbestimmung für „offene Boote".

[9]) Die Sichtweite des Lichtes in der doppelfarbigen Laterne ist für deutsche Fahrzeuge auf 1 Sm festgesetzt. „Gebrauchsfertig" fordert nicht, daß die Laterne angezündet sein muß.

[10]) Schärfere Bestimmungen s. SWO. §§ 56, 3 — 57, 2 — 58, 3 — 65, 2 — 75, 3 und 81, 3. — Die Seepolizeiverordnungen für das Reichskriegshafengebiet von Kiel, Wilhelmshaven, Helgoland und Gotenhafen enthalten folgende Bestimmung: „Alle Ruder- und Segelfahrzeuge von weniger als 57 cbm Brutto-Raumgehalt und Ruderboote müssen

die in Art. 7, Nr. 3 und 4, der SStrO. vorgeschriebenen Laternen mit brennendem Licht so zeigen, daß von dem Fahrzeug, dessen Aufmerksamkeit erregt werden soll, das Licht von Beginn des Zeigens an ohne Unterbrechung bis nach Beendigung des Passierens beobachtet werden kann."

[11]) Durch den Fortfall der roten Lichter, welche die Manövrierunfähigkeit eines Fahrzeuges in Fahrt oder das Festsitzen am Grunde anzeigen, wird den kleinen Fahrzeugen eine Verringerung der Betriebskosten zugestanden.

Artikel 8*)[1]).

Lotsenfahrzeuge, welche Lotsendienste auf ihrer Station[2]) tun, haben nicht die für andere Fahrzeuge vorgeschriebenen Lichter, sondern ein weißes, über den ganzen Horizont sichtbares Licht am[3]) Masttopp zu führen[4]), und außerdem in kurzen Zwischenräumen, mindestens aber alle 15 Minuten, ein oder mehrere Flackerfeuer zu zeigen[5]).

Wenn sie sich anderen oder andere Fahrzeuge sich ihnen auf geringe Entfernung nähern, müssen sie die Seitenlichter angezündet und gebrauchsfertig haben und in kurzen Zwischenräumen aufleuchten lassen oder zeigen, um die Richtung, in welcher sie anliegen, erkennbar zu machen[6]). Das grüne Licht darf nicht an Backbordseite, das rote Licht nicht an Steuerbordseite gezeigt werden.

Ein Lotsenfahrzeug solcher Bauart, daß es längsseit der Schiffe anlegen muß, um einen Lotsen an Bord zu setzen, braucht das weiße Licht nur zu zeigen, statt dasselbe am Masttopp zu führen; auch genügt es, wenn ein solches Fahrzeug an Stelle der oben erwähnten farbigen Lichter eine Laterne mit einem grünen Glase auf der einen Seite und einem roten Glase auf der anderen zur Hand hat, um dieselbe so, wie im Artikel 7 unter 3 vorgeschrieben, zu gebrauchen.

Ein Lotsendampffahrzeug, welches ausschließlich für den Dienst staatlicher oder mit Befugnis zur Ausübung des Gewerbes ausgerüsteter Lotsen Verwendung findet, muß, wenn es Lotsendienst auf seiner Station tut und nicht vor Anker liegt[7]), außer den für alle Lotsenfahrzeuge vorgeschriebenen Lichtern 2½ m unter dem weißen Lichte am Masttopp ein über den ganzen Horizont sichtbares rotes Licht und ferner die für in Fahrt befindliche Fahrzeuge vorgeschriebenen farbigen Seitenlichter führen. Das rote Licht muß von solcher Stärke sein, daß es bei dunkler Nacht und klarer Luft auf mindestens 2 Sm sichtbar ist.

Wenn das Lotsenfahrzeug auf seiner Station Lotsendienst tut und vor Anker liegt, muß es außer den für alle Lotsenfahrzeuge vorgeschriebenen Lichtern das vorerwähnte rote Licht führen, aber nicht die farbigen Seitenlichter[8]).

Lotsenfahrzeuge, welche keinen Lotsendienst auf ihrer Station tun, müssen Lichter wie andere Fahrzeuge ihres Raumgehalts führen[9]).

Gedächtnisregel: Ein auf Station diensttuendes Segel-Lotsenfahrzeug führt am Masttopp ein über den ganzen Horizont sichtbares weißes Licht und zeigt mindestens alle 15 Minuten ein oder mehrere Flackerfeuer, die Seitenlichter aber nur nach Bedarf.

Ein auf Station diensttuendes Dampf-Lotsenfahrzeug, das in Fahrt ist, führt am Masttopp ein über den ganzen Horizont sichtbares weißes Licht und 2½ m darunter ein ebensolches rotes Licht, ferner die Seitenlichter, und zeigt mindestens alle 15 Minuten ein oder mehrere Flackerfeuer. Liegt es diensttuend auf Station und vor Anker, so darf es die Seitenlichter nicht führen.

Auf deutschen Lotsenfahrzeugen ist für das weiße und rote Lotsenlicht eine Sichtweite von 3 Sm vorgeschrieben.

Erläuterung. [1]) Eine besondere Lichterführung der Lotsenfahrzeuge, die Lotsendienst auf ihrer Station tun, ist notwendig für die Schiffe, die einen Lotsen begehren, Lotsenrufsignale s. Erl. 1 zu II. Lichter. Am Tage sind die Lotsenfahrzeuge an Flaggen und Aufschriften auf dem Schiffskörper oder in den Segeln zu erkennen.

[2]) Station ist der Seeraum, wo sich Lotsenfahrzeuge nach öffentlicher Bekanntmachung der zuständigen Behörde oder gewohnheitsmäßig aufhalten und auf Schiffe warten, um ihnen ihre Dienste anzubieten. Die Lotsenlichter dürfen nur geführt werden, solange die Fahrzeuge Lotsen abgeben können. Muß der Versetzdienst wegen schlechten Wetters oder Leerlaufs eingestellt werden, so sind die in diesem Artikel vorgeschriebenen Sonderlichter einzuziehen. Dies hat auch zu geschehen, wenn ein Lotsenfahrzeug seine Station verläßt und durch Voranfahren die Wegweisung übernimmt. Es müssen dann die Lichter geführt werden, die für in Fahrt befindliche Fahrzeuge vorgeschrieben sind. Ferner wenn das Lotsenfahrzeug in eine nautisch schwierige Lage (Manövrierunfähigkeit) gekommen ist, die sich nähernde und einen Lotsen verlangende Schiffe gefährden kann.

[3]) Vgl. Art. 9 d 2, in dem gesagt wird, daß Segelfahrzeuge, die mit dem Grundschleppnetz fischen, ein ebensolches weißes Licht führen müssen, aber nicht am Masttopp. — Die Notwendigkeit liegt vor, für dieses Lotsenlicht eine Mindestsichtweite vorzuschreiben, s. Gedächtnisregel, Schlußsatz. Es gibt Nautiker, die der Ansicht sind, daß es statt „am" Masttopp wegen der vorgeschriebenen Sichtbarkeit des Lichtes besser hieße „auf" dem Masttopp; für den engl. Wortlaut „at the masthead" und für den franz. Wortlaut „en tête de mât" wird aber im Londoner Entwurf der SStrO. deutsch wiederum „am Masttopp" gebraucht.

[4]) Im ersten Absatz handelt es sich um Lotsen segelfahrzeuge im Gegensatz zu den im vierten Absatz besonders behandelten Lotsen dampf fahrzeugen; eine eindeutige Fassung des Wortlautes ist in der neuen SStrO. vorgesehen.

[5]) S. Art. 9 und 12. Die Segelfischerfahrzeuge zeigen ein Flackerfeuer, wenn sie sich anderen oder andere Fahrzeuge sich ihnen nähern, die Lotsenfahrzeuge, gleichgültig ob Schiffe in Sicht sind oder nicht. Das Flackerfeuer dient nicht als Ersatz der Lichter, sondern ist außerdem nötig. Nach der neuen SStrO. sind ein oder mehrere Flackerfeuer mindestens alle 10 Minuten zu zeigen. Flackerfeuer, auch Blüse genannt, ist ein wirksames Licht, das durch Anzünden eines kleinen, in Terpentin getauchten Bündels Werg hervorgebracht wird.

[6]) Ist ein Lotsenschoner durch die vorgeschriebenen Signale herbeigerufen und an das signalisierende Schiff herangesteuert, so zeigt er die Seitenlichter, bis das Boot, das den Lotsen versetzt hat, wieder zurückgekehrt ist. Nähert sich jedoch ein Segel-Lotsenfahrzeug einem anderen Fahrzeuge, das keinen Lotsen verlangt, so geht jenes aus dem Wege und läßt erst dann sein Seitenlicht aufleuchten, wenn es von dem andern Schiff klar liegt.

[7]) Ist besonders erwähnt, weil das Fahrzeug in Fahrt ist, aber nicht immer zu fahren, d. h. Fahrt durch das Wasser zu machen, braucht.

[8]) Seitenlichter dürfen nicht geführt werden, weil die Fahrzeuge nicht in Fahrt sind. Ein Seelotsenfahrzeug, das Lotsendienste auf der Weser tut, darf, wenn es vor Anker liegt, ein Ankerlicht führen, um seine Lage im Fahrwasser erkennbar zu machen. Vgl. SWO. § 56, 4. — Die Lichterführung des Art. 8 ist unzulänglich. Aus diesem Grunde hatten die nautischen Delegierten der deutschen Regierung im IntA. in London beantragt, daß ein auf seiner Station diensttuendes und vor Anker liegendes Lotsenfahrzeug bei Tage den Ankerball und bei Nacht die Ankerlichter führen solle. Der Antrag wurde mit 12 gegen 4 Stimmen abgelehnt, und zwar mit der nicht verständlichen Begründung, daß die praktische Ausführung „misleading" sein könne. Die Erfahrung aber hat gelehrt: Für die Lotsenfahrzeuge bedeuten die Ankerlichter unter Umständen einen Schutz gegen die Gefahr des Zusammenstoßens, für die einen Lotsen nehmenden Schiffsführer Erkennung der Lage des Lotsenfahrzeuges und daraus der Stromrichtung (wichtig bei Ebbe und Flut).

[9]) Und dürfen keine Flackerfeuer zeigen, Ausnahme Art. 12.

Artikel 9*)[1]).

In Fahrt befindliche Fischerfahrzeuge und Fischerboote[1a]) müssen, wenn sie nicht gemäß diesem Artikel die nachstehend angegebenen Lichter zu führen oder zu zeigen[2]) haben, die für in Fahrt befindliche Fahrzeuge ihres Raumgehalts[3]) vorgeschriebenen Lichter führen oder zeigen.

a) Offene Boote[4]) müssen, wenn sie während der Nacht mit Fischerei irgendwelcher Art beschäftigt sind und dabei ein Fanggerät aushaben, welches sich nicht weiter als 45 m horizontal vom Boote aus in freies Fahrwasser[5]) erstreckt, ein nach allen Richtungen sichtbares weißes Licht führen.

Erstreckt sich ihr Fanggerät weiter als 45 m horizontal vom Boote aus in freies Fahrwasser, so müssen offene Boote das vorstehend bezeichnete Licht führen und außerdem, wenn sie sich anderen oder andere Fahrzeuge sich ihnen nähern, ein zweites weißes Licht, mindestens 1 m unter dem ersten Lichte und waagerecht mindestens 1½ m in der Richtung des ausliegenden Fanggeräts von ihm entfernt, zeigen[6]).

Offene Boote im Sinne dieser Vorschrift sind solche Boote, welche nicht mittels eines durchlaufenden Decks gegen das Eindringen von Seewasser geschützt sind.

b) Mit Treibnetzen[7]) fischende Fahrzeuge und Boote, mit Ausnahme der vorstehend unter a) bezeichneten offenen Boote, müssen, solange die Netze ganz oder teilweise im Wasser sind, zwei weiße Lichter an den Stellen führen, an welchen sie am besten gesehen werden können. Diese Lichter müssen so angebracht sein, daß die senkrechte Entfernung zwischen ihnen mindestens 2 m und höchstens 4½ m, die horizontale Entfernung zwischen ihnen in der Kiellinie gemessen mindestens 1½ m und höchstens

3 m beträgt. Das untere dieser beiden Lichter muß in der Richtung stehen, nach welcher die Netze ausliegen, und beide müssen so beschaffen sein, daß sie über den ganzen Horizont scheinen und auf eine Entfernung von mindestens 3 Sm sichtbar sind.

Im Mittelmeer und in den Küstengewässern von Japan und Korea sind Segelfischerfahrzeuge unter 57 cbm Brutto-Raumgehalt nicht verpflichtet, das untere der beiden Lichter zu führen; sie müssen aber, wenn sie es nicht führen, an der dafür oben vorgeschriebenen Stelle (in der Richtung des Netzes oder Fanggeräts) ein mindestens 1 Sm sichtbares weißes Licht zeigen, sobald sie sich anderen oder andere Fahrzeuge sich ihnen nähern.

c) Mit Angelleinen[8]) fischende Fahrzeuge und Boote, mit Ausnahme der unter a) bezeichneten offenen Boote, müssen, wenn sie die Leinen aushaben und an den Leinen fest sind oder sie einholen, und wenn sie nicht geankert haben oder, wie nachstehend unter h) beschrieben, festliegen, dieselben Lichter führen, wie die mit Treibnetzen fischenden Fahrzeuge (b). Während sie die Leinen ausfahren oder schleppen, haben sie, je nach ihrer Gattung, die Lichter zu führen, welche für ein Dampf- oder Segelfahrzeug in Fahrt vorgeschrieben sind.

Im Mittelmeer und in den Küstengewässern von Japan und Korea sind Segelfischerfahrzeuge unter 57 cbm Brutto-Raumgehalt nicht verpflichtet, das untere der beiden Lichter zu führen; sie müssen aber, wenn sie es nicht führen, an der dafür oben vorgeschriebenen Stelle (in der Richtung der Leinen) ein mindestens 1 Sm sichtbares weißes Licht zeigen, sobald sie sich anderen oder andere Fahrzeuge sich ihnen nähern.

d) Fahrzeuge, welche mit dem Grundschleppnetz[9]), das heißt mit einem Fanggerät, welches über den

Meeresgrund geschleppt wird, fischen, müssen führen:

1. Wenn Dampffahrzeuge: An der Stelle des im Artikel 2 unter a) erwähnten weißen Lichtes eine dreifarbige Laterne, welche so eingerichtet und angebracht ist, daß sie von recht voraus bis zu 2 Strich auf jedem Buge ein weißes Licht und über einen Bogen des Horizonts von 2 Strich auf dem betreffenden Buge bis zu 2 Strich hinter die Richtung quer ab (2 Strich achterlicher als dwars) an Steuerbordseite ein grünes Licht, an Backbordseite ein rotes Licht wirft; ferner mindestens 2 m und höchstens 3½ m unter der dreifarbigen Laterne ein weißes Licht in einer Laterne, welche ein helles, ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont wirft[10].

2. Wenn Segelfahrzeuge: Ein weißes Licht in einer Laterne[11], welche ein helles, ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont wirft; außerdem müssen diese Fahrzeuge, wenn sie sich anderen oder andere Fahrzeuge sich ihnen nähern, an der Stelle, wo es am besten gesehen werden kann, ein Flackerfeuer oder eine Fackel zeitig genug zeigen, um einen Zusammenstoß zu verhüten[12].

Alle unter d) erwähnten Lichter müssen auf eine Entfernung von mindestens 2 Sm sichtbar sein.

e) Fahrzeuge, welche mit dem Fange von Austern beschäftigt sind, und andere mit Schleppnetzen fischende Fahrzeuge müssen dieselben Lichter führen und zeigen wie die Grundschleppnetzfischer.

f) Fischerfahrzeuge und Fischerboote dürfen außer den Lichtern, welche sie nach diesem Artikel führen oder zeigen müssen, jederzeit Flackerfeuer zeigen und Arbeitslichter gebrauchen[13].

g) Jedes Fischerfahrzeug und Fischerboot, welches weniger als 45 m lang ist, muß vor Anker ein weißes

Licht setzen, welches auf eine Entfernung von mindestens 1 Sm über den ganzen Horizont sichtbar ist.

Jedes Fischerfahrzeug, welches 45 m oder mehr lang ist, muß vor Anker ein weißes Licht setzen, welches auf eine Entfernung von mindestens 1 Sm über den ganzen Horizont sichtbar ist, und daneben ein zweites Licht, wie es für Schiffe solcher Länge im Artikel 11 vorgesehen ist.

Sollte ein solches Fahrzeug, gleichgültig von welcher Länge, mit einem Netze oder einem anderen Fischereigerät verbunden sein, so muß es bei Annäherung von anderen Fahrzeugen ein weiteres weißes Licht, mindestens 1 m unter dem Ankerlicht und waagerecht mindestens $1^1/_2$ m in der Richtung des Netzes oder Fanggeräts von ihm entfernt, zeigen.

h) Kommt ein Fahrzeug oder Boot beim Fischen dadurch zum Festliegen, daß sein Fanggerät an einer Klippe oder einem anderen Hindernis festgerät, so muß es bei Tage das nachstehend unter k) vorgeschriebene Tagsignal niederholen und bei Nacht das Licht oder die Lichter setzen, welche für ein Fahrzeug vor Anker vorgeschrieben sind; bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen hat es das Signal zu machen, welches einem Fahrzeug vor Anker vorgeschrieben ist (siehe Artikel 15 unter d und im letzten Absatze).

i) Bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen müssen Treibnetzfischerfahrzeuge, welche an ihren Netzen fest sind, ferner Fahrzeuge, welche mit dem Grundschleppnetz oder mit irgendeiner anderen Art Schleppnetz fischen, endlich mit Angelleinen fischende Fahrzeuge, welche ihre Leinen aushaben — sofern sie 57 cbm oder mehr Brutto-Raumgehalt haben —, mindestens jede Minute einen Ton geben, und zwar Dampffahrzeuge mit der Dampfpfeife oder der Sirene, Segelfahrzeuge mit

dem Nebelhorn. Nach jedem Tone ist mit der Glocke zu läuten.

Fischerfahrzeuge und Fischerboote unter 57 cbm Brutto-Raumgehalt sind zur Abgabe der vorerwähnten Signale nicht verpflichtet; geben sie aber dieselben nicht ab, so müssen sie mindestens jede Minute irgendein anderes wirksames Schallsignal machen.

k) Alle Fahrzeuge und Boote, welche mit Treibnetzen, Angelleinen oder Grundschleppnetzen fischen, müssen bei Tage, wenn sie in Fahrt sind, einem sich nähernden Fahrzeug ihre Beschäftigung durch Aufheißen eines Korbes oder eines sonstigen zweckentsprechenden Körpers an der Stelle, wo er am besten gesehen werden kann, anzeigen. Haben solche Fahrzeuge oder Boote ihr Fanggerät aus, während sie zu Anker liegen, so müssen sie bei der Annäherung anderer Fahrzeuge dasselbe Signal an der zum Vorbeifahren freien Seite zeigen.

Fahrzeuge, welche die in diesem Artikel aufgeführten Lichter führen oder zeigen müssen, sind nicht verpflichtet, die Lichter zu führen, welche durch Artikel 4 unter a) und im letzten Absatze des Artikels 11 vorgeschrieben sind[14]).

Gedächtnisregel: Allgemein. Nach der Lichterführung werden die mit Fischerei beschäftigten Fahrzeuge unterschieden in:

a) **offene Boote, gleichgültig, welches Fanggerät sie aushaben;**

b) **Fahrzeuge und Boote, mit Treibnetzen oder Angelleinen fischend. Dabei ist es gleichgültig, ob es ein Dampf- oder Segelfahrzeug ist;**

c) **Fahrzeuge, mit Grundnetzen fischend. Besondere Kennzeichnung bei Segel- und Dampffahrzeugen.**

1. Ein offenes Fischerboot mit Fanggerät aus führt ein nach allen Richtungen sichtbares weißes Licht. Erstreckt sich sein Fanggerät weiter als 45 m waagerecht vom Boote aus in freies Fahrwasser, so ist im Bedarfsfalle noch ein zweites weißes Licht an besonders angeordneter Stelle zu zeigen.

2. Ein Fischerfahrzeug oder Boot, mit ausgebrachtem Treibnetz oder Angelleinen, führt zwei über den ganzen Horizont mindestens 3 Sm sichtbare weiße Lichter, deren senkrechte Entfernung 2 bis 4½ m und deren waagerechte Entfernung in der Kielrichtung 1½ bis 3 m beträgt. Das untere Licht muß nach der Richtung des ausliegenden Fanggerätes stehen.

3. Ein Dampffahrzeug, das mit Grundschleppnetz oder mit Schleppnetz oder auf Austern fischt, führt an der Stelle des weißen Dampferlichtes eine dreifarbige Laterne, die von recht voraus bis zu 2 Strich an jeder Seite weiß und von da bis zu 10 Strich an jeder Seite grün bzw. rot mindestens 2 Sm sichtbar leuchtet; 2 bis 3½ m darunter ein weißes Licht von mindestens 2 Sm Sichtweite über den ganzen Horizont. Ein unter den gleichen Voraussetzungen fischendes Segelfahrzeug führt ein über den ganzen Horizont mindestens 2 Sm sichtbares weißes Licht und zeigt im Bedarfsfall ein Flackerfeuer oder eine Fackel.

4. Jedes vor Anker liegende Fischerfahrzeug oder Fischerboot unter 45 m Länge führt ein mindestens 1 Sm über den ganzen Horizont sichtbares weißes Licht; ist ein Fischerfahrzeug vor Anker 45 m oder mehr lang, so muß es am Heck noch ein ebensolches zweites Licht führen, aber mindestens 4½ m unter dem vorderen.

Ist eines dieser Fahrzeuge mit einem Fanggerät verbunden, so zeigt es im Bedarfsfall ein weiteres weißes Licht, mindestens 1 m unter dem Ankerlicht und waagerecht mindesten 1½ m in Richtung des Fanggerätes von ihm entfernt.

5. Ein Fischerfahrzeug oder Boot mit festgeratenem Fanggerät hat sich hinsichtlich der Führung von Lichtern und der Abgabe von Nebelsignalen wie ein Fahrzeug vor Anker zu verhalten.

6. Treibnetzfischerfahrzeuge, die an ihren Netzen fest sind, sowie Fahrzeuge, die mit Grundschleppnetz, einer anderen Art Schleppnetz oder mit Angelleinen fischen, müssen, falls sie 57 cbm oder mehr Brutto-Raumgehalt haben, als Nebelsignal mindestens jede Minute einen Ton geben — Dampffahrzeuge mit der Pfeife oder Sirene, Segelfahrzeuge mit dem Nebelhorn — und darauf mit der Glocke läuten.

Fischerfahrzeuge und Fischerboote unter 57 cbm brutto müssen bei Nebel mindestens jede Minute ein anderes wirksames Schallsignal machen.

7. Fischerfahrzeuge in Fahrt mit ausstehendem Fanggerät müssen bei Tage bei Annäherung eines anderen Fahrzeuges, wo am besten sichtbar, einen Korb oder Körper aufheißen. Liegen sie vor Anker, so ist dasselbe Signal an der zum Vorbeifahren freien Seite zu zeigen.

Erläuterung. [1]) Die Vorschriften dieses Artikels für die der Seefischerei angehörenden Fahrzeuge und Boote sind erst vom 1. Mai 1906 an zwischenstaatlich anerkannt. Art. 9 enthält zusammenfassend die einheitliche, aber nicht sehr übersichtliche Regelung für die Führung von Lichtern bei Nacht, von Körpern am Tage und für die Abgabe von Schallsignalen im Nebel. — Der Ausdruck „Mittelmeer“ umfaßt auch das Schwarze Meer und die anderen, benachbarten Inlandmeere, die in Verbindung mit dem Mittelmeer stehen.

[1a]) Eine Beschreibung der Seefischereifahrzeuge und Fanggeräte, ihre Kennzeichnung bei Tage, Nacht und Nebel, sowie ein Hinweis auf die Hauptfangzeiten und Fanggebiete ist als Anhang dem Ostseehandbuch südlicher Teil 1931 und Nordseehandbuch östlicher Teil 1932 beigefügt. An unzivilisierten Küsten muß damit gerechnet werden, daß Eingeborene beim Fischen keine Lichter führen, weil sie befürchten, damit die Fische zu verscheuchen.

[2]) Die Fischerlichter dürfen nur so lange geführt werden, wie tatsächlich gefischt wird, beachte aber Flackerfeuer und Arbeitslichter unter f. — „Unter den Führern der Fischereifahrzeuge besteht die Unsitte, die Fischerlichter stehen zu lassen, auch wenn nicht gefischt wird, in der irrtümlichen Ansicht, hiermit anderen Schiffen gegenüber ein Wegerecht herleiten zu können. Soweit es sich um Fischdampfer handelt, kann wohl ein der seemännischen Vorsicht entsprechender Gebrauch anerkannt werden, nach dem Schiffe den fischenden Dampfern, die durch das Netz in ihrer Manövrierfähigkeit behindert sind, tunlichst aus dem Wege gehen. Zwischen einem solchen Gebrauch und einem Wegerecht der Fischdampfer ist aber ein weiter Unterschied." Aus OSA. Bd. 18, S. 695/96. — Art. 9 unterscheidet zwischen offenen fischenden Booten, mit Treibnetzen oder Angelleinen und mit Grundschleppnetz fischenden Fahrzeugen. Je nach dem Grade der Manövrierfähigkeit ist eine besondere Lichterführung für die verschiedenen Fahrzeuge und deren Geräte festgesetzt, von der aber nur beim Fischen Gebrauch gemacht werden darf.

Ein fischendes Fahrzeug im Sinne der SStrO. ist jedes Fahrzeug, das ein Fanggerät ausbringt, ausgesetzt hat oder einholt, um den Fang zu bergen. Geschieht das Einholen des Fanggeräts zu dem Zwecke, den Fang herauszunehmen und dann das Fanggerät gleich wieder auszubringen, so ist das Fahrzeug auch für die Zwischenzeit als fischendes zu betrachten. Verläßt es jedoch den Fischgrund, um einen neuen Platz aufzusuchen oder die Heimreise anzutreten, so ist es von dem Augenblick an nicht mehr mit Fischerei beschäftigt, wo das Fanggerät binnenbords und das Fahrzeug so manövrierfähig ist, daß es den Ausweichregeln nachkommen kann. Es muß dann die Lichter führen und die Bestimmungen befolgen, die den Fahrzeugen seiner Gattung und Größe vorgeschrieben sind. Man denke

beim Auswechseln der Lichter gut daran. S. auch Erl. 10. Wegen Ausübung der Fischerei auf den deutschen Seewasserstraßen s. SWO. § 48. Danach darf eine Behinderung des Schiffsverkehrs im Fahrwasser nicht stattfinden. Wichtig sind auch die Vorschriften des § 21 (Wadenfischerei u. a.) für das Reichskriegshafengebiet von Kiel.

3) Vgl. auch Erl. 4 zu Art. 7.

4) Offene Boote sind nur solche, die ganz oder im wesentlichen ungedeckt sind. S. weiter unten.

5) Engl. into the seaway.

6) Es ist bis jetzt noch keine Sichtweite für die Lichter dieses Unterabschnittes vorgeschrieben, aber eine solche von mindestens 2 Sm vorgeschlagen. Bei allen fischenden Fahrzeugen, die 2 Lichter zeigen müssen, steht das untere Licht stets in der Richtung, nach der die Netze ausliegen.

7) Ein Heringstreibnetz besteht aus zahlreichen miteinander verbundenen Netzen, die in Abständen von 15 bis 30 m von kleinen Bojen getragen werden. Hierzu ist noch die Trosse zu rechnen, mit der der Logger oder Dampfer am Treibnetz befestigt ist, so daß die Ausdehnung in der Länge vom äußersten Ende der Netzfleet bis zum äußersten Ende des fischenden Fahrzeuges mehrere 1000 m betragen kann. Die Fleet wird am sichersten gemieden, indem um die äußerste Tonne oder um den Logger oder Dampfer herum gefahren wird, der hinter dem Fanggerät wie vor einem Treibanker liegt und, wenn er in Fahrt ist, im allgemeinen nur geringe Ortsveränderung hat. S. auch unter k.

8) Die Angelleinen liegen quer zum Strom auf dem Grunde aus und haben oft eine recht beträchtliche Länge; am äußersten Ende schwimmt eine Boje mit einer Flagge, zwischen ihr und dem fischenden Fahrzeuge sind in gewissen Abständen längs der Leine kleine Bojen ausgebracht. Die Fahrzeuge fangen in der Nähe der heimischen Küste. Wenn es der Fall ist, daß Treibnetz- und Angelleinenfischer in befahrenen Küstengewässern den Verkehr sehr stark behindern, nicht nur wegen der Länge ihrer Netze, sondern auch wegen der Anzahl der fischenden Fahrzeuge, empfiehlt es sich, einer gesichteten Fischerflotte von Anfang an aus dem Weg zu gehen. Vgl. Erl. 4 zu Art. 26 (letzter Abs.). Sie müssen aber damit rechnen, daß andere Fahrzeuge ihr Fanggerät beschädigen, zumal die vorgeschriebene Lichterführung nur 3 Sm weit reicht.

[9]) Engl. trawl. Es wird mit Dampfern, größeren Motorkuttern und Ewern gefischt. Das Netz wird an zwei Trossen auf dem Grunde nachgeschleppt. Ein mit dem Scherbretternetz fangender Fischdampfer macht nur 3 bis 4 Sm Fahrt in der Stunde und ist naturgemäß manövrierbehindert. — Motorkrabbenkutter, die mit dem Grundschleppnetz fischen, sind bei geringem Raumgehalt keineswegs von der nachstehend vorgeschriebenen Lichterführung entbunden. Vgl. SeeA. Hambg., 7. 1. 1936, Zusammenstoß zwischen den Motorfischkuttern „Seeadler“ und „Christine“ auf der Unterelbe.

[10]) Ein Dampfer, der ein Grundschleppnetz ausfährt oder einholt oder es an Deck liegen hat, um es nach der Entleerung zu einem neuen Hol sofort wieder auszusetzen, verrichtet Arbeiten, die zum Fischen gehören. Wird aber nach dem Einholen des Netzes eine Strecke gefahren, um an anderer Stelle zu fischen, so müssen die Lichter geführt werden, die für in Fahrt befindliche Fahrzeuge vorgeschrieben sind. Vgl. OSA. Bd. 24, S. 417. — Die Vorschrift ist insofern nicht wörtlich zu verstehen, als auf einem Schiffe mit Masten und Takelage eine Laterne nicht so angebracht werden kann, daß sie ein ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont wirft. Vgl. Erl. 2 zu Art. 11.

In spanischen und portugiesischen Küstengewässern fischen Dampfer in der Weise, daß sie, in erheblichem Abstande nebeneinander herfahrend, ein zwischen sich ausgespanntes Netz durchs Wasser ziehen. Für andere sich nähernde Fahrzeuge besteht die Gefahr, daß sie in Unkenntnis der Sachlage zwischen den Fischdampfern hindurchfahren und ihr aushängendes Fanggerät beschädigen. Derartig zusammengekoppelte Schleppnetzfischereifahrzeuge machen, unbeschadet der durch die SStrO. vorgeschriebenen Lichter, bei Annäherung anderer Schiffe durch ein Flackerfeuer oder ein anderes hell flammendes Licht die Seite kenntlich, auf der sich das Netz befindet. Bei Tage geben sie Warnsignale.

[11]) Das weiße Licht ist meistens an einem Bügel vor dem Maste in 2 bis 3 m über Deck angebracht. Hierbei muß beachtet werden, daß das Licht nicht zu niedrig hängt, da es durch das Vorsegel nach der Leeseite verdeckt werden kann. Am Topp des Mastes angebracht kann es bei heftig schlingernden Bewegungen leicht verlöschen. Vgl. OSA. Bd. 20, S. 237.

[12]) Die Flackerfeuer dürfen also nicht zu spät gezeigt werden, wenn die Gefahr des Zusammenstoßens schon vorliegt. Segelfahrzeugen oder Booten, die fischen, ist in Art. 26 ein Wegerecht gegeben. — Ebenso verhält es sich mit dem Anzeigen der Beschäftigung durch Aufheißen eines Korbes, s. unter k. Auch er soll einem sich nähernden Fahrzeug gezeigt werden, um der Enstehung einer Gefahr vorzubeugen. — Unter der Fischerflotte an der Nordseeküste gibt es kaum noch Segelfahrzeuge.

[13]) Wegen Arbeitslichter, Blendung und Verwechslung s. Erl. 6 zu Art. 1. — Beim Abbrennen eines Flackerfeuers muß darauf geachtet werden, daß es nicht blendend wirkt. Arbeitslichter werden u. a. gebraucht, wenn der Fang an Deck bearbeitet wird oder Netze ausgebessert werden.

[14]) Es handelt sich hier wieder wie in Art. 7 um die roten Lichter der manövrierunfähigen und der am Grunde festsitzenden Fahrzeuge, deren Beschaffung und Unterhaltung den Fischerfahrzeugen nicht auferlegt werden soll.

Schlußbemerkungen über Navigierung, Lichterführung und Wegerecht der Fischdampfer. Vgl. auch Erl. 4 zu Art. 26 (Schiffssicherheitskonferenz und Wegerecht).

In vielen Seeamtsverhandlungen wird die sorglose Navigierung von Fischdampferkapitänen mit Recht gerügt. So heißt es u. a. in OSA. Bd. 22, S. 453 zum Zusammenstoß zweier Fischdampfer bei der isländischen Südküste: „Die Verhandlung hat ein trauriges Bild von der Navigierung der Fischdampfer ergeben, indem dargetan ist, daß die meisten Fischdampfer sich wenig oder gar nicht um die Vorschriften der SStrO. kümmern. Sie löschen ihre Lampen aus, bevor dies erlaubt ist; sie fahren mit Fischerlichtern, auch wenn sie nicht fischen; sie setzen, wenn sie keine Lichter führen, keinen Fischball. Das Beweismittel, daß die Führer der Fischdampfer auch ohnedies erkennen können, ob ein anderer Fischdampfer fischt oder nicht, daß daher die Befolgung der SStrO. nur Handelsschiffen gegenüber nötig ist, ist völlig hinfällig und bedarf nicht der Widerlegung.“

Ein besonderes Wegerecht besteht nach Art. 26 nur für fischende Segelfahrzeuge und Boote gegenüber in Fahrt befindlichen Seglern. Es gibt aber keinen Artikel, der ausdrücklich Segel- oder Dampffahrzeuge verpflichtet, Fischdampfern, die fischen, aus dem Wege zu gehen. Diesen wird nach der Auslegung durch die

deutschen Seeämter kein Wegerecht eingeräumt, sondern sie haben sich wie gewöhnliche Dampfer zu verhalten und müssen, soweit es ihre durch die Sonderbezeichnung dieses Artikels gekennzeichnete Manövrierbehinderung erlaubt, nach den allgemeinen Vorschriften aus dem Wege gehen. Die Kennzeichnung fischender Dampfer durch besondere Lichter hat nur den Zweck, sie als langsam und schwerfällig manövrierend hervorzuheben und andere Schiffe zu besonderer Vorsicht zu veranlassen. Sie werden dadurch nicht als manövrierunfähig im Sinne des Art. 4 angesehen. Auch für Fischerfahrzeuge untereinander gelten die Ausweichregeln der SStrO.

Beim Aussetzen und Einhieven des Schleppnetzes ist der Fischdampfer zeitweilig manövrierbeschränkt. Wenn das Netz weit genug ausgefahren ist, wird es an den am Heck befestigten Kurrleinen nachgeschleppt. In diesem Zustande wird gefischt. Der Fischdampfer macht dann je nach seiner Maschinenstärke 3 bis 5 Sm Fahrt und kann nach beiden Seiten drehen, wenn kein widriger Wind und Strom oder kein unreiner Grund vorhanden sind. Die technische Entwicklung der Fischereigeräte hat es mit sich gebracht, daß an Stelle des einfachen Schleppnetzes das Netz mit schwerem Rollengeschirr und das Patentnetz mit langen Doppelstandern getreten sind. Das Fischen mit derartigen Netzen erschwert natürlich das Manövrieren. Aus allem ist ersichtlich, daß der Grundschleppnetzfischer beim Ausweichen oftmals in eine schwierige Lage kommen kann, in der sogar das Fanggerät auf das Spiel gesetzt werden muß.

Mit dem Bau großer, neuzeitlicher Fischdampfer aber ist auch die Antriebskraft bedeutend gesteigert und damit das Schleppvermögen beim Fischen erhöht worden. Die Wendigkeit dieser Dampfer ist sehr gut, sie können jedes Ausweichmanöver ausführen, wenn auch das große Standernetz ein vorsichtiges Drehen notwendig macht. Infolgedessen bestehen die Manövrierschwierigkeiten der Fischdampfer bei weitem nicht mehr in dem Maße wie früher. Ähnlich verhält es sich mit den Motorfischkuttern. Auch bei diesen Fahrzeugen ist der Antrieb erheblich verstärkt worden, so daß von einer mangelhaften Manövrierfähigkeit der fischenden Dampfer und insbesondere der kleinen Motorfahrzeuge und der daraus folgenden Rücksichtnahme der anderen Schiffahrt (vgl. OSA. Bd. 25, S. 155) nicht mehr gesprochen zu werden

braucht. Typenbeschränkung beim Bau und Bauaufsicht durch den Germanischen Lloyd werden zur Folge haben, daß die alten, noch fahrenden Kutter in absehbarer Zeit aus der Hochsee- und Küstenfischerei verschwunden und nur noch leistungsfähige Fahrzeuge in Betrieb sein werden.

Anders als in Deutschland ist die Auslegung in anderen Ländern und besonders in England, Frankreich und den Vereinigten Staaten, deren Gerichtsentscheidungen und zuständige Behörden klar erkennen lassen, daß die Fischdampfer das Wegerecht besitzen. Dies zu wissen, ist für den deutschen Großschiffsnautiker von der größten Wichtigkeit, weil er häufiger mit ausländischen als mit deutschen Fischdampfern zusammentrifft. Ein französischer Jurist sagt: „La jurisprudence française a étendu cette obligation à tous les navires, sans distinction entre les vapeurs et les voiliers, et sans distinguer non plus entre les navires de pêche et les navires au mouillage." In englischen Seefahrtschulen wird gelehrt, daß Dampffahrzeuge allen fischenden Fahrzeugen aus dem Wege gehen müssen.

In MCS. heißt es auf S. 323 wörtlich: „A fishing vessel encumbered with her nets or her trawl is not mistress of her movements, and cannot keep out of the way of an approaching vessel, as she could if she were unencumbered. The signals she is directed to exhibit are to warn approaching vessels of her condition, and it is the duty of an approaching unencumbered vessel, whether under sail or steam, on seeing the warning signal to keep out of the way. although by the sailing and steering rules it would be her duty to keep her course and speed. Conversely, it is the duty of the encumbered fishing-vessel to keep her course and speed, instead of keeping out of the way. By Art. 26 sailing-vessels are directed to keep out of the way of sailing-vessels fishing with nets, lines or trawls, but there is no Article expressly directing sailing-vessels to keep out of the way of steam fishing-vessels while fishing or steam vessels to keep out of the way of steam vessels while fishing. It has been held, however, that such is the law in the case of fishing-vessels exhibiting the signals prescribed by this Article. The rule as to the position of the second light indicating the position of the nets should be observed strictly."

Artikel 10*).

Ein Fahrzeug, welches von einem anderen überholt wird, muß diesem vom Heck aus ein weißes Licht oder ein Flackerfeuer zeigen[1]).

Das weiße Licht darf fest angebracht und in einer Laterne geführt werden; die Laterne muß aber mit Schirmen versehen und so eingerichtet und so angebracht sein, daß sie ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von 12 Kompaßstrichen — je 6 Strich von recht achteraus auf jeder Seite des Fahrzeugs — wirft[2]). Das Licht muß auf eine Entfernung von mindestens 1 Sm sichtbar sein und soweit tunlich mit den Seitenlichtern in gleicher Höhe geführt werden[3]).

Gedächtnisregel: Ein Fahrzeug, das überholt wird, zeigt vom Heck aus ein weißes Licht oder Flackerfeuer. Das weiße Licht kann fest angebracht sein und muß dann in dem dunklen Winkel überall mindestens 1 Sm (auf deutschen Schiffen schon jetzt 2 Sm) weit sichtbar sein. Beachte hierzu Ergänzungsvorschrift zur SWO. über „Führen des Hecklichtes“.

Erläuterung. [1]) Diese Bestimmung hat den Zweck, die Aufmerksamkeit des Überholers, der nach Art. 24 dem von ihm überholt werdenden Schiffe aus dem Wege zu gehen hat, zu erregen. Ein Fahrzeug, das von einem anderen überholt wird, ist im Sinne dieses Artikels stets „in Fahrt“. Das Licht soll gezeigt werden, sobald das sich nähernde Fahrzeug als ein überholendes erkannt wird, nicht erst bei drohendem Zusammenstoß. Es muß solange sichtbar bleiben, bis das aufkommende Schiff überholt hat. Das Zeigen eines Flackerfeuers ist von Vorteil, weil durch den Schein das Heck beleuchtet und die Achtersegel angestrahlt werden. Ist das Hecklicht nicht fest angebracht, so erwächst dem WO. die Pflicht, auch nach hinten Ausschau zu halten oder halten zu lassen. Auch ein festes Hecklicht kann von der Pflicht, sich von Zeit zu Zeit nach hinten umzusehen, nicht befreien.

[2]) Dieser Bogen des Horizonts, der von den Seitenlichtern nicht beschienen wird, heißt allgemein der dunkle Winkel. Es ist nicht vorgeschrieben, daß das Licht unmittelbar am äußersten Ende des Hecks anzubringen ist. Wo wie auf Dampfern die Laterne nicht immer an der Heckreling, sondern weiter innenbords am Aufbau befestigt ist, muß ihre Anbringung aber derart sein, daß das Licht in den vorgeschriebenen Kompaßstrichen nicht verdeckt wird. Ein Dunkelsektor kann entstehen, wenn die Hecklaterne in geringer Entfernung vor dem Flaggenstock aufgestellt ist.

[3]) Die Vorschriften über das Hecklicht sollen eine grundlegende Änderung erfahren, indem feste Anbringung und ständiges Führen für alle Fahrzeuge, die in der Lage sind, die Seitenlichter dauernd zu führen, bindend werden sollen. Die Mindestsichtweite (s. Gedächtnisregel!) soll von 1 auf 2 Sm erhöht werden. Vgl. Ergänzungsvorschrift zur SWO. vom 31. 10. 1933 und § 7 der SWO. — Ein grünes Licht über dem Hecklicht bedeutet auf deutschen Seewasserstraßen eine Zollbezeichnung derart, daß die diese Lichter führenden Schiffe von der Zollanmeldung und Zollabfertigung befreit sind, ohne Rücksicht darauf, ob sich auf ihnen eine auf die Zollbelange verpflichtete Person (Lotse) befindet oder nicht. Ein grünes Licht unter dem Hecklicht bedeutet, daß die so bezeichneten Fahrzeuge vom Zoll abgefertigt werden müssen.

Artikel 11*).

Ein Fahrzeug vor Anker[1]) muß, wenn es weniger als 45 m lang ist, vorne ein weißes Licht an der Stelle, wo dasselbe am besten[2]) gesehen werden kann, jedoch nicht höher als 6 m über dem Rumpfe[3]), führen, und zwar in einer Laterne, welche ein helles, auf eine Entfernung von mindestens 1 Sm sichtbares, ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont wirft[4]).

Ein Fahrzeug vor Anker muß, wenn es 45 m[5]) oder mehr lang ist, zwei solche Lichter[6]) führen, das eine Licht im vorderen Teile des Fahrzeugs, nicht niedriger als 6 m und nicht höher als 12 m über dem Rumpfe,

und das andere Licht am Heck[7]) oder in der Nähe des Hecks des Fahrzeugs, mindesten 4½ m niedriger als das vordere Licht[8]).

Als Länge eines Fahrzeugs gilt die in dem Schiffszertifikat[9]) angegebene Länge.

Fahrzeuge, welche in einem Fahrwasser[10]) oder nahe bei einem solchen am Grunde festsitzen, unterliegen derselben Verpflichtung[11]); außerdem müssen sie die im Artikel 4 unter a) vorgeschriebenen zwei roten Lichter führen[12]).

Gedächtnisregel: Ein Fahrzeug vor Anker unter 45 m Länge muß vorn, nicht höher als 6 m über dem Rumpfe, ein über den ganzen Horizont mindestens 1 Sm sichtbares weißes Licht führen.

Ein Fahrzeug vor Anker, das 45 m und mehr lang ist, führt vorn, 6 bis 12 m über dem Rumpfe, ein über den ganzen Horizont mindestens 1 Sm sichtbares weißes Licht; ferner am Heck ein ebensolches Licht, aber mindestens 4½ m niedriger als das vordere.

Das gleiche gilt für ein im Fahrwasser am Grund festsitzendes Fahrzeug, das außerdem noch die für Manövrierunfähigkeit vorgeschriebenen beiden roten Lichter zu führen hat.

Auf deutschen Fahrzeugen müssen die Ankerlichter eine Sichtweite von 2 Sm haben. Beachte die Ergänzungsvorschrift zur SWO. über „Abzeichen für ein vor Anker liegendes Fahrzeug“ und die Vorschrift der LSO., daß nach Auslösung des Fliegeralarms die Ankerlichter zu löschen sind.

Erläuterung. [1]) Dieser Artikel enthält die einheitliche Regelung der Bezeichnung für alle Fahrzeuge, die vor Anker liegen. Vgl. Erl. 8 und 9 zu den Begriffen „in Fahrt“ und „vor Anker“ in der Einleitung. Vor Anker liegende Fischerfahrzeuge s. auch Art. 9 g. — Sobald beim Zuankergehen der Anker im Grund gefaßt hat und

hält, ist das Fahrzeug nicht mehr in Fahrt, sondern vor Anker, auch wenn es in diesem Zustand noch manövriert oder auf Tide oder auf Wind schwoit. Ein Dampfer muß dann die in Art. 11 vorgeschriebenen Lichter setzen und darf die in Art. 2 genannten nicht mehr führen. Ebenso muß der Lichterwechsel ohne Verzug vorgenommen werden, wenn beim Ankerhieven der Anker auf und nieder und aus dem Grunde ist. Dann beginnt das Schiff zu treiben und ist im Sinne des Gesetzes „in Fahrt". Daher liegt auch ein Schlepper, der ein Schiff hält oder anschleppt, wenn der Anker aus dem Grunde gebrochen ist und hochgehievt wird, nicht vor Anker.

Ein Fahrzeug, das sich in einem Fahrwasser auf der Eisdecke mittels eines Ankers vertäut oder durch Auflaufen mit dem Vorsteven festgelegt hat, führt die vorgeschriebenen Ankerlichter und bei Tage den Ankerball. Unter Umständen muß die Vorschrift des Abs. 4 berücksichtigt werden, wenn z. B. die Eiskante, an der man verankert ist, mit dem Ufer oder mit einer im Fahrwasser befindlichen Sandbank in unmittelbarer enger Verbindung steht, s. Erl. 12. Ein Schiff in Fahrt, das im Eise festsitzt, setzt die in Art. 4 a vorgesehene Bezeichnung, s. Erl. 3 zu Art. 4. — Fahrzeuge, die am Rande des Fahrwassers an Dalben oder an Brücken vertäut sind, fallen nicht unter diesen Artikel. Für sie ist in Hafenbestimmungen und im § 16 der SWO. eine Sonderbezeichnung vorgesehen. Nach HafOHambg. § 15 (1) haben Seeschiffe, die nur zum Zwecke des Drehens den Anker benutzen, bei Nacht die Lichter zu führen, die für in Fahrt befindliche Fahrzeuge vorgeschrieben sind (Gebrauch des Ankers zur Manövrierhilfe). Ebenso läßt ein Schiff die Fahrtlichter brennen, dessen Leinen beim Durchschleusen von Festmachern an Land weitergetragen und nur vorübergehend über den Poller gehakt werden. — Fischende Fahrzeuge, die mit ihrem Fanggerät am Grunde oder an einem Hindernisse festgeraten sind, haben sich wie vor Anker liegend zu verhalten, vgl. Art. 9 h. Ähnlich Verankerung an einer Eisdecke.

Einem festliegenden Fahrzeug muß aus dem Wege gegangen werden. Ist es mit einem in Fahrt befindlichen zum Zusammenstoß gekommen, so muß dieses sich, um frei von Schadenersatz zu bleiben, rechtfertigen. Voraussetzung ist aber, daß das angerannte Schiff frei von jeglichem Verschulden ist. Hierzu gehören, daß die Vorschriften dieses Artikels erfüllt sind, daß der Ankerplatz

auf einer Reede oder auf einer sonst geeigneten Stelle entsprechend der seemännischen Praxis ausgewählt ist, und daß während des Ankerns die dafür maßgeblichen Gebote der nautischen Vorsicht beachtet werden. S. die §§ 40, 46, 47 und 49 der SWO. Ungenügende Sichtweite oder trübes, schlechtes Brennen, unzulängliche Aufhängung und Verdunklung der Ankerlichter, ein Verstoß gegen die sich aus der seemännischen Praxis ergebenden Gebote können bei einem Zusammenstoß dem verankerten Schiff als Alleinschuld oder als Mitschuld an dem Unfall vorgeworfen werden. Vgl. Erl. 5 und 8 zu Art. 29.

Folgende allgemeine Ankerregeln muß der Nautiker stets beachten: Der Ankerplatz auf einer Reede ist so zu wählen, daß das Schiff bei Änderung des Windes oder bei Tidenwechsel von anderen schon vor Anker liegenden Fahrzeugen innerhalb der Reedegrenzen klarschwoit. Genügend Kette ist zu stecken und ein zweiter Anker klar zum Fallen zu halten. Vermuren, wo es üblich ist. Eine Ankerpeilung ist zu nehmen und die Ankerwache zu besetzen, sie ist für ihren verantwortungsvollen Dienst anzuweisen. Auf Verankerung und Treiben des Schiffes ist zu achten, die vorgeschriebenen Tag- und Nachtsignale sind zu überwachen. Kettestecken bei drohendem Zusammenstoß; notfalls Ankerslippen zur Verhütung größeren Schadens. Bei aufkommendem schlechten Wetter ist rechtzeitig die Maschine betriebsbereit zu machen und so lange in Bereitschaft zu halten, als es die Umstände erfordern. Ebenso ist die Maschine klar zu halten, wenn im Treibeis geankert wird, wo starke Strömung läuft, damit die Ankerkette durch Vorausgehen mit der Maschine entlastet werden kann. Zahlreiche Kettenbrüche und Verluste von Ankern und Ketten sind der Nichtbeachtung dieser seemännischen Regel zuzuschreiben. Unter Berücksichtigung der Besatzungsverhältnisse auf einem kleinen Fahrzeuge kann es nicht für schuldhaft erklärt werden, wenn der Kapitän die Wache auf kurze Zeit verläßt, ohne einen Vertreter zu stellen, vorausgesetzt, daß bei vorheriger Umschau kein Schiff in Sicht war. (Vgl. OSA. Bd. 23, S. 373.)

Die SWO. schreibt in § 37, 4 vor, daß beim Vorankergehen eines Schleppzuges grundsätzlich die Schlepper und alle geschleppten Fahrzeuge ankern und die Verbindung miteinander lösen sollen. — Ein Fall, in dem der Leichter nicht vor eigenem Anker lag, sondern im Tau des verankerten Schleppers liegen blieb, behandelt

OSA. Bd. 19, S. 90/91 wie folgt: „Das Seeamt bemerkt, daß es diese Art des Vorankergehens eines Schleppzugs nicht für richtig erachtet, schon aus dem Grunde nicht, weil die SStrO. mit einer derartigen Verankerung überhaupt nicht rechnet und die Möglichkeit fehlt, nach außenhin erkennen zu geben, daß die anscheinend getrennt voneinander ankernden Schiffe tatsächlich durch eine Schlepptrosse verbunden sind. Daß Gefahren des Zusammenstoßens durch die Schlepptrosse, von der das dritte Schiff nichts weiß, entstehen können, liegt auf der Hand." — Von dieser Art der Verankerung darf nur im Notfall Gebrauch gemacht werden, z. B. wenn stürmisches Wetter ein selbständiges Ankern aller geschleppten Fahrzeuge unmöglich macht. Dann müssen die nicht vor Anker gehenden Fahrzeuge durch Kürzen der Trossen so dicht an die ankernden herangeholt werden, daß beim Schwojen der Bogen möglichst klein gehalten wird. Wird ein Schleppzug beim Ankern aus Sicherheitsgründen, z. B. im Nebel, nicht aufgelöst, so sind alle den Umständen gemäß notwendigen Vorsichtsmaßregeln, besonders auch bei der Auswahl des Ankerplatzes, zu beachten. Vgl. ROSA., 6. 5. 1938.

Wenn ein Schiff im dicken Nebel am Rande oder eben außerhalb des Fahrwassers vor Anker liegt, muß die Maschine unter allen Umständen im gebrauchsfähigen Zustand und unter solcher Bewachung gehalten werden, daß sie sofort und jederzeit in Anspruch genommen werden kann. Vgl. OSA. Bd. 26, S. 491. — Wenn ein Ankerlieger bei drohendem Zusammenstoß Kette stecken und die Maschine auf rückwärts setzen läßt, so ist das eine zweckmäßige Maßnahme, durch die der Sachschaden gemindert werden kann. — SeeA. Hambg. — Spruch vom 23. 3. 1933 — rechnet dem auf der Unterelbe vor Anker liegenden Motorsegler „Aar", der des Nachts außerhalb des Fahrwassers von einem anderen Motorfahrzeug angerannt wurde, u. a. als Schuld an, daß der Steuermann keine dauernde Ankerwache hat gehen lassen, durch die das Brennen der Lampen beaufsichtigt werden konnte.

[2]) Eine sorgfältige Auswahl dieser Stelle ist von der größten Wichtigkeit und bleibt dem pflichtgemäßen Ermessen der Schiffsleitung überlassen. Auf die Aufhängung des Lichtes an der Stelle, wo es von jeder Richtung aus am besten gesehen werden kann, ist nach Art. 29 besondere Aufmerksamkeit zu richten. Schwierigkeiten können auf Schiffen entstehen, die nur e i n Ankerlicht

führen, da dieses stets in einer Richtung, sei es durch Masten oder Takelage oder den Schornstein verdunkelt werden kann. Beim Aufhängen am Fockstag ist es möglich, daß ein in der Kielrichtung von achtern kommendes Fahrzeug überhaupt nichts vom Ankerlicht zu sehen bekommt. Bei dauerndem Schneefall kann die Sichtbarkeit der Ankerlaterne nach einer Richtung zu beeinträchtigt werden. Die Bedeutung des Ankerlichtes ist eine größere als die eines anderen in der SStrO. vorgeschriebenen Lichtes, weil es allein den Ort des stilliegenden Schiffes kennzeichnet. Daher ist die Auswahl des Aufhängeortes und die peinliche Wartung eine der wichtigsten Pflichten der Schiffsleitung, vor allem in dunklen und trüben Nächten, in denen die Schiffsumrisse trotz sorgfältigem Ausguck nicht ausgemacht werden können. Ohne dringende Veranlassung darf die Ankerbezeichnung auch nicht zeitweilig von ihrem Platze entfernt werden. Bei der Gepflogenheit, auf einer Gezeitenreede die Ankerlaterne an der Passierseite aufzuhängen und beim Schwojen nach der anderen Seite hinüberzubringen, muß daher das Umhängen in Eile und mit der nötigen Umsicht geschehen. Auf Kriegsfahrzeugen befindet sich vielfach die vordere Ankerlampe auf dem hohen Göschstock, die hintere auf dem Flaggenstock.

[3]) Für eine geeignete Einrichtung zum Anbringen der Ankerbezeichnung (Blöcke, Knebel), durch die gleichzeitig die ausgemessene Höhe markiert wird, ist zu sorgen. — In OSA. Bd. 19, S. 127 wird über „Rumpf“ gesagt, daß weder Back noch Halbdeck eines Segelschiffes, sondern das Hauptdeck darunter zu verstehen ist.

[4]) Die Ankerlaterne muß den Vorschriften entsprechend aufgehängt sein und hell brennen. Daß sie ein ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont wirft, ist, wie in Erl. 2 schon gesagt, wegen der Aufhängung an sich oft nicht durchführbar. Die in der neuen SStrO. vorgesehene Erhöhung der Sichtweite auf 2 Sm ist notwendig, um großen Schiffen Zeit und Raum zum rechtzeitigen Ausweichen zu geben. Sie ist in Deutschland für alle Schiffe, auch für die kleinen Fahrzeuge des Art. 7, bereits vorgeschrieben. Mit der Benutzung von gewöhnlichen elektrischen Kabellampen als Ankerlichter wird den gesetzlichen Bestimmungen nicht genügt, auch wenn sie die vorgeschriebene Sichtweite erreichen. Das weiße Licht muß in einer Laterne geführt werden, die nach den Vorschriften der SGB. (§ 104 UVerhV.) als Positions-

laterne zu gelten hat und daher mit einer geschliffenen Linse versehen sein muß. Vgl. Erl. 1 zu Art. 1. — Wenn die Ankerlaterne unbrauchbar geworden ist, kann als Behelf zur Bezeichnung eines ankernden Fahrzeuges das Dampferlicht zusammen mit dem Hecklicht gesetzt werden. Die beiden Lichter bescheinen mit ihren Sektoren den ganzen Horizont, sie sind aber in verschiedener Höhe angebracht. Diese Lichterführung ist kein vollwertiger Ersatz für das vorgeschriebene Ankerlicht. Vgl. ROSA., 2. 12. 1936.

[5]) Wegen der Länge s. auch SWO. § 16, 1 und Ergänzungsvorschrift zur SWO. Nr. 1.

[6]) 2 Lichter in verschiedener Höhe machen auf die große Länge und auf Vorschiff und Heck des vor Anker liegenden Fahrzeuges aufmerksam. Es sind schon Zusammenstöße vorgekommen, daß das in Fahrt befindliche Schiff bei geringem Höhenunterschied der beiden Ankerlichter angenommen hat, zwei vor Anker liegende Fahrzeuge vor sich zu haben, und zwischen diesen hindurch fahren wollte. Beabsichtigt man, vor dem Bug eines Ankerliegers vorbeizufahren, so muß seine Ankerkette und die Stärke des Stromes in Rechnung gesetzt werden. Wenn 2 Ankerlichter geführt werden, müssen sie von gleicher Stärke und Beschaffenheit sein. Es ist unvorschriftsmäßig vorne eine elektrische Lampe zu führen und hinten eine, die mit Petroleum gespeist wird und schwächer brennt. Unvorschriftsmäßige Anbringung und Sichtweite der Ankerlichter vgl. OSA. Bd. 19, S. 90 und Bd. 20, S. 370, ebenso Bd. 27, S. 665/666 und 673.

[7]) Auf Dampfern wird das hintere Ankerlicht vielfach am Flaggenstock gesetzt. Dieser Aufhängeort ist zu beanstanden, wenn die Flaggenstange nicht über die in der Nähe befindlichen Aufbauten hinausragt. Der Platz am Heck ist der einzig richtige. Der Führer eines herannahenden Schiffes weiß, daß das Hindernis dort zu Ende ist und von dort aus der Abstand zu bemessen ist, in dem er vorbeifahren muß. Aber das Licht ist auf Dampfern vielfach am Heck nicht mehr am besten sichtbar, da die hohen Aufbauten mitschiffs liegen. Das Ankerlicht wird daher in solchen Fällen oft am hinteren Mast an der Gaffel oder an einem Ladebaum geführt, außerdem noch eine Kugellaterne an der Flaggenstange (vertretbar durch Art. 29).

[8]) Auf örtliche Vorschriften betreffend die Ankerlichter in ausländischen Häfen und auf Flüssen sei be-

sonders aufmerksam gemacht. Eine zusätzliche Bezeichnung schreibt § 15,1 der SWO. für schräg und quer im Fahrwasser vor Anker liegende Fahrzeuge vor. Sie müssen bei Nacht bei Annäherung anderer Fahrzeuge am Heck ein weißes Licht auf und nieder bewegen, bis die Gefahr des Zusammenstoßens vorüber ist. Vorschriften über Ankern, Schwojen und Festmachen s. Erläuterungen WgSWO. § 49.

[9]) Das Schiffszertifikat enthält genaue Angaben über Gattung, Namen, Unterscheidungssignal, Staatsangehörigkeit, Heimathafen, Reederei und Vermessung des Schiffes. Der Meßbrief, der während der Reise an Bord mitzuführen ist, enthält einen amtlich beglaubigten Auszug aus dem Zertifikat.

[10]) Fahrwasser ist jede Wasserfläche, die eine offene schiffbare Durchfahrt enthält. Diese muß in einem Kanal oder Flusse von der durchgehenden Schiffahrt benutzt werden. Vgl. Erl. 1 zu Art. 25.

[11]) Also Ankerlichter setzen.

[12]) Über den Zeitpunkt des Setzens der roten Lichter entscheidet die Sachlage. Es ist kein seltenes Vorkommnis, daß große und tiefbeladene Dampfer bei ungünstigem Wasserstand auf einem Revier den Grund berühren, aber durch geeignete Maschinenmanöver über kleinere Untiefen im Fahrwasser hinwegkommen. Die Ankerlichter sind zu setzen, sobald festgestellt wird, daß ein baldiges Flottwerden sich nicht ermöglichen läßt. S. auch Erl. 11 zur Einleitung. Da eine Verpflichtung, die Fahrtstörungslichter gebrauchsfertig zur Hand zu haben, nach Art. 4 nicht besteht, vergeht eine gewisse Zeit, bis sie angezündet und herbeigeschafft sind. Diese Zusatzsignale sind als Unterscheidung von Fahrzeugen, die vor Anker liegen, wichtig und warnen in Fahrt befindliche Fahrzeuge vor der Beschaffenheit des Fahrwassers. Das Führen der Ankerlichter allein könnte bei sich nähernden Schiffen die irrige Annahme hervorrufen, daß zu beiden Seiten des festsitzenden Fahrzeuges genügende Wassertiefen vorhanden seien.

Die Fahrtstörungslichter müssen gesetzt werden ohne Rücksicht auf Größe oder Gattung der Fahrzeuge, jedoch s. Ausnahmen Art. 7 und 9 Schlußabsatz. — Die Anwendung der roten Lichter für auf Grund sitzende Fahrzeuge ist eigentlich dem Sinne der SStrO. zuwider, da Art. 4 a nur für Fahrzeuge in Fahrt gilt.

Ein Schiff, das an einer Werft in einem künstlichen Kanal liegt, der bei Niedrigwasser trocken fällt, ist nicht auf Grund in oder nahe bei einem Fahrwasser. MCS. sagt auf S. 330: A vessel dragging through mud is not aground within this article. — Im Kaiser-Wilhelm-Kanal ist zur Bezeichnung der Seite, an der an dem am Grunde festsitzenden Fahrzeuge vorbeigefahren werden kann, vorn und achtern möglichst tief am Fahrzeug außerdem je ein weißes Licht zu führen. Vgl. BOWK. § 34. — Pflicht des Lotsen, sich für die Befolgung der Vorschrift einzusetzen, s. OSA. Bd. 27, S. 392. — Klarhalten der erforderlichen Laternen bei unsichtigem Wetter auf einem Revier, s. SeeA. Hambg., 14. 3. 1934.

Anmerkung. In neuen Wortlaut der SStrO. ist vorgesehen: „Zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang müssen alle Schiffe, die in oder nahe einem Fahrwasser vor Anker liegen, im vorderen Teil des Fahrzeuges, wo er am besten zu sehen ist, einen schwarzen Ball von 0,61 m Durchmesser führen." — Vgl. Ergänzungsvorschrift zur SWO., Nr. 4. Der Ankerball hat sich, da er auch in anderen Ländern vorgeschrieben ist, international eingebürgert. 3 schwarze Bälle sind als Tagesbezeichnung für die bei einem Fahrwasser auf Grund sitzenden Fahrzeuge geplant.

Zusammenstellung über die Mindestsichtweite der vorgeschriebenen Lichter.

5 Seemeilen:

1. Die weißen Dampferlichter, Art. 2 a und e.
2. Die weißen Schlepperlichter, Art. 3.

3 Seemeilen:

Die weißen Lichter der mit Treibnetzen oder Angelleinen fischenden Fahrzeuge, Art. 9 b und c.

2 Seemeilen:

1. Die Seitenlichter, Art. 2 b und c.
2. Die roten Lichter manövrierunfähiger Fahrzeuge (Fahrtstörungslichter), Art. 4 a und Art. 11, 4. Abs.
3. Die Sonderlichter für Kabelleger, Art. 4 b.
4. Das weiße Licht der Dampfer mit einem Brutto-Raumgehalt unter 113 cbm, Art. 7, 1 a.

5. Das rote Licht der Lotsendampffahrzeuge, Art. 8, 4. Abs.
6. Die Lichter aller mit dem Grundschleppnetz fischenden Fahrzeuge, Art. 9 d und e.

1 Seemeile:

1. Die Seitenlichter der Dampfer mit einem Brutto-Raumgehalt unter 113 cbm, Art. 7, 1 b.
2. Das Hecklicht, Art. 10.
3. Die Ankerlichter, Art. 11, 9 g und h.

Auf die zu Art. 1, Erl. 1 gehörende Tabelle wird verwiesen. In ihr sind die abweichenden, erhöhten Sichtweiten vermerkt, die für einige Schiffslichter in Deutschland bereits Gültigkeit haben, s. S. 15.

Artikel 12*).

Ein jedes Fahrzeug darf[1]), wenn es nötig ist[2]), um die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, außer den Lichtern, welche es führen muß, ein Flackerfeuer[3]) zeigen oder irgendein Knallsignal[4]), welches nicht mit Notsignalen[5]) verwechselt[6]) werden kann, geben.

Erläuterung. [1]) Aus dem Rechte, die nachher genannten Signale geben zu dürfen, folgt nach Art. 29 die Pflicht zu ihrer Abgabe, wenn sie zur Abwendung einer unmittelbaren Gefahr dienen können, z. B. wenn Positionslaternen von der See über Bord geschlagen wurden und keine Ersatzlaternen vorhanden sind. — Art. 12 gilt für Fahrzeuge vor Anker und in Fahrt.

[2]) Auf offener See kann das nach Art. 21 zum Kurshalten verpflichtete Fahrzeug in die Lage versetzt werden, von dieser Vorschrift Gebrauch zu machen, wenn ein Schiff seiner Ausweichpflicht nicht rechtzeitig nachkommt und sich in bedrohlicher Weise nähert. Auf lebhaft befahrenen Seewasserstraßen gibt es noch viele andere dringende Fälle, durch Warnsignale die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen. Jede plötzlich eingetretene, außergewöhnliche nautische Sachlage, die den in der Nähe befindlichen Fahrzeugen nicht klar erkennbar ist und diesen und dem Signalgeber gefährlich werden kann, muß angekündigt werden, z. B. Ruderstörung, Grundberührung und Ausscheren des Schiffes, Mann über Bord u. a. m. Vgl. WgSWO. Erläuterungen zu § 26 und Erl. 2 zu § 27.

3) „Das Signal ist nur für außergewöhnliche Fälle in dunkler Nacht oder bei unsichtigem Wetter gedacht. Bei klarem und gutem Wetter, wo die Schiffsleitung damit rechnen kann, frühzeitig gesichtet zu werden, kann ein außergewöhnliches Lichtsignal, das über die beabsichtigten Manöver keinen Aufschluß gibt, Zweifel hervorrufen und sogar Verwirrung schaffen." Vgl. OSA. Bd. 17, S. 24. Diese Auffassung des Seeamtes ist zu eng begrenzt. Der Nautiker muß bedenken, daß ihm unter Umständen ein Vorwurf daraus gemacht werden kann, Achtungsignale nicht gezeigt oder gegeben zu haben, wenn sie nach der Sachlage und der seemännischen Praxis am Platze gewesen wären, s. Erl. 1 und 2.

4) „oder ein anderes wirksames Schallsignal" soll im neuen Wortlaut hinzugefügt werden. Schallsignale zur Erregung der Aufmerksamkeit oder zur Anzeige einer Gefahr (Läuten der Glocke oder Ertönenlassen der Pfeife) sind von verschiedenen Seefahrt treibenden Staaten für die mit der See im Zusammenhang stehenden Gewässer vorgeschrieben, z. B. SWO. für Deutschland in den §§ 26 und 27.

5) Vgl. Art. 31 und 32. — Wird ein Schallsignal gebraucht, so darf auch keine Verwechslung mit einem Nebelsignal möglich sein.

6) Segelschiffe zeigen, wenn von dem Gegenkommer die Seitenlichter nicht rechtzeitig ausgemacht werden und sie sich gefährdet fühlen, ein bengalisches Licht, rot an Backbord und grün an Steuerbord. Auch erhellen sie mit Scheinwerfer die Schiffsseite und einen Teil der Segel und Toppen oder Blaulichter werden zur Kenntlichmachung der Segel und Schiffsumrisse angezündet. Vgl. Hansa 1937, S. 823/824: Zusammenstöße zwischen Großseglern und Dampfern. Gegen dieses Verfahren ist als vertretbar durch Art. 29 nichts einzuwenden, es wird aber auf folgende richterliche Entscheidung hingewiesen: Am 24. 2. 1928 fand bei Dungeness ein Zusammenstoß zwischen dem russischen Segler „Tovarisch" und dem englischen D. „Alcantara" statt, wobei dieser gesunken ist. In der Verhandlung vor der Admiralty Division wurde das Segelschiff allein schuldig gesprochen, und trug das nach dem Ermessen des Richters in keinem Einklang mit dem Art. 12 der SStrO. stehende Zeigen eines grünen (also farbigen) bengalischen Lichtes an der Steuerbordseite des Seglers erheblich zu diesem Urteil bei. Auf alle Fälle muß beim Gebrauch anderer

Lichter als der in der SStOr. vorgeschriebenen dafür gesorgt werden, daß keine Verwechslung stattfindet, z. B. beim Gebrauch pyrotechnischer Lichter oder beim Schwenken einer brennenden Kugellaterne. S. auch SWO. § 6, 1 bis 3.

Anmerkung: Die LSO. schreibt vor: Während eines Fliegeralarms muß — außer für Notsignale — jede Benutzung des Scheinwerfers, jede Abgabe von Lichtsignalen sowie der Gebrauch der Dampfpfeife und der Sirene unterbleiben.

Artikel 13.

Vorschriften[1]), welche bezüglich der Führung von zusätzlichen Stations- und Signallichtern[2]) für 2 oder mehrere Kriegsschiffe oder für Fahrzeuge, die unter Bedeckung fahren, erlassen sind, werden durch diese Verordnung nicht berührt[3]). Auch wird durch sie das Zeigen von Erkennungssignalen[4]), welche von Schiffsreedern mit amtlicher Genehmigung angenommen und vorschriftsmäßig eingetragen und bekanntgemacht sind, nicht beschränkt[5]).

Erläuterung. [1]) Sonderbezeichnungen und Zusatzlichter für Handelsschiffe s. Erl. 1 zu Lichter.

[2]) Kriegsschiffe benutzen farbige Lichter als Fahrtanzeiger, Sternsignale und Raketen zu Signalzwecken (vgl. Art. 32 und SWO. § 6, 1).

[3]) Solche zusätzlichen Signallichter, deren Bedeutung dem Kauffahrteiseemann in den meisten Fällen nicht bekannt ist, vermögen Irrtümer und Mißverständnisse auf andern Schiffen hervorzurufen. Es ist zu empfehlen, einem in Fahrt befindlichen Kriegsschiffsverbande aus dem Wege zu gehen. S. Erl. 1, 6. Abs. zu Ausweichen.

[4]) Unter dem Namen „Nacht- oder Kompanielichter“ bekannt und bei allen größeren Reedereien in Gebrauch. Sie spielten vor Einführung der Funkentelegraphie eine bedeutendere Rolle als jetzt und sind zur Benachrichtigung der Reedereien in der SWO. besonders zugelassen nach § 27, 10 in den §§ 56, 6 und 58, 8 (in Verbindung mit Schallsignal).

[5]) Vorausgesetzt, daß keine Verwechslung mit anderen Lichtern stattfinden kann.

Artikel 14*).

Ein Dampffahrzeug, welches nur unter Segel ist, aber mit aufgerichtetem Schornstein fährt, muß bei Tage einen schwarzen Ball oder runden Signalkörper von 65 cm Durchmesser führen, und zwar vorne im Fahrzeug an der Stelle, an welcher das Zeichen am besten gesehen werden kann[1]).

Erläuterung. [1]) Dieser Artikel hat den Zweck, jedes Mißverständnis bezüglich der Frage, ob man es mit einem Dampfer oder mit einem Segelschiff zu tun hat, auszuschalten. Dampffahrzeuge, die dieses Signal führen, bekommen den Charakter von Segelfahrzeugen und haben daher auch wie diese zu manövrieren. Art. 14 soll, da das Signal kaum noch gebraucht wird, den jetzigen Verhältnissen entsprechend neu geregelt und als Sonderbezeichnung ein Kegel eingeführt werden für Fahrzeuge, die unter Segel und gleichzeitig mit Dampf oder einer anderen mechanischen Kraft fahren. Vgl. Ergänzungsvorschrift zur SWO. Nr. 3.

III. Schallsignale bei Nebel usw.[1]).

Artikel 15*).

Schallsignale[2]) für in Fahrt befindliche Fahrzeuge müssen gegeben[3]) werden:

1. von Dampffahrzeugen mit der Pfeife oder Sirene,
2. von Segelfahrzeugen und geschleppten Fahrzeugen mit dem Nebelhorn[4]).

Ein langgezogener Ton im Sinne dieser Vorschriften ist ein Ton von 4 bis 6 Sekunden Dauer[5]).

Ein Dampffahrzeug muß mit einer kräftig tönenden Pfeife oder Sirene versehen sein, welche durch Dampf oder einen Ersatz für Dampf geblasen wird und so angebracht ist, daß der Schall durch keinerlei Hindernis gehemmt wird[6]), ferner mit einem wirksamen Nebelhorn[7]), welches durch eine mechanische Vor-

richtung geblasen wird, sowie mit einer kräftig tönenden Glocke[8]). Ein Segelfahrzeug von 57 cbm Brutto-Raumgehalt oder darüber muß mit einem gleichartigen Nebelhorn und mit einer gleichartigen Glocke versehen sein[9]).

Bei Nebel, dickem Wetter[10]), Schneefall oder heftigen Regengüssen, es mag Tag oder Nacht sein, sind folgende Schallsignale zu geben[11]):

a) Ein Dampffahrzeug, welches Fahrt durch das Wasser macht, muß mindestens[12]) alle zwei Minuten einen langgezogenen Ton[13]) geben[14]).

b) Ein Dampffahrzeug, welches in Fahrt ist, aber seine Maschine gestoppt hat und keine Fahrt durch das Wasser[15]) macht, muß mindestens alle zwei Minuten zwei langgezogene Töne mit einem Zwischenraum von ungefähr einer Sekunde geben.

c) Ein Segelfahrzeug in Fahrt muß mindestens jede Minute, wenn es mit Steuerbord-Halsen segelt, einen Ton, wenn es mit Backbord-Halsen segelt, zwei aufeinanderfolgende Töne, und wenn es mit dem Winde achterlicher als dwars segelt, drei aufeinanderfolgende Töne geben[16]).

d) Ein Fahrzeug vor Anker[17]) muß mindestens jede Minute ungefähr fünf Sekunden lang die Glocke[18]) rasch läuten[19]).

e) Ein Fahrzeug, welches ein anderes Fahrzeug schleppt[20]), ein Fahrzeug, welches ein Telegraphenkabel legt, aufnimmt oder auffischt, und ein in Fahrt befindliches Fahrzeug, welches einem sich nähernden Fahrzeug nicht aus dem Wege gehen kann, weil es überhaupt nicht oder doch nicht so manövrieren kann, wie diese Vorschriften verlangen, muß statt der unter a) und c) vorgeschriebenen Signale mindestens alle zwei Minuten drei aufeinanderfolgende Töne geben, zuerst einen langgezogenen Ton, dann zwei

kurze Töne[21]). Ein geschlepptes Fahrzeug darf dieses Signal, aber kein anderes geben[22]).

Segelfahrzeuge und Boote von weniger als 57 cbm Brutto-Raumgehalt brauchen die vorerwähnten Signale nicht zu geben, müssen dann aber mindestens jede Minute irgendein anderes kräftiges Schallsignal geben.

Anmerkung: Überall, wo diese Verordnung den Gebrauch einer Glocke vorschreibt, kann anstatt einer solchen an Bord türkischer Fahrzeuge eine Trommel[23]); an Bord kleinerer Segelfahrzeuge, falls der Gebrauch eines solchen Instruments landesüblich ist, ein Gong benutzt werden.

Gedächtnisregel: Siehe Nebelsignaltabelle.

Erläuterung. [1]) Schallsignale bieten keine genügende Sicherheit für den Verkehr im Nebel. Es ist daher das Bestreben, zuverlässigere Nebelwarngeräte zu schaffen, vgl. Erl. 2, 6 und 8. Auch gehen Vorschläge darauf hinaus, durch eine Verkehrsregelung auf belebten Schiffahrtsstraßen zur Vermeidung von Zusammenstößen im Nebel beizutragen, s. Erl. 6 zu Art. 25. Andere Bestrebungen zur Bekämpfung des Nebels haben das gleiche Ziel, z. B. die Verwendungsmöglichkeit des Horch-Peilgerätes (Richtungshörer) oder des Neophanglases, mit dem eine Verbesserung der Sicht und Brennschärfe erzielt wird, vgl. Hansa 1943, Nr. 5. Die Wissenschaftler versuchen mit Hilfe chemischer Lösungen den Nebel zu zerstreuen.

Die Schiffssicherheitskonferenz in London hat bei der Beratung des Art. 15, die Stärke und Hörbarkeit von Schallsignalgeräten festzusetzen oder die Schallsignale zu vermehren, allgemein abgelehnt. Allen Bemühungen und Versuchen, mit navigatorischen oder technischen Mitteln die Gefahr des Zusammenstoßens im Nebel zu verringern, sind bis jetzt nur bescheidene Erfolge beschieden. Schon vor 100 Jahren und eher war es Brauch, im Nebel auf den Anker zu hämmern, eine Trommel zu schlagen, ins Horn zu blasen oder mit der Glocke zu läuten. Reichweite, Lautstärke und Klangfarbe der Pfeifen und auch der Schiffsglocken sind im Laufe der

Jahre verbessert worden. Vorläufig bleiben diese Geräte (darunter Trommel und Gong) weiterhin dem Nautiker, gepaart mit seemännischer Vorsicht beim Fahren, die einzigen praktischen Hilfsmittel im Abwehrkampf gegen seinen ärgsten Feind, den Nebel.

[2]) Die Erkenntnis der Unzulänglichkeit der Schallsignale ist alt, und jedem Seemann ist bekannt, daß Pfeifensignale die Möglichkeit zu einer Fülle von Mißverständnissen in sich bergen. Daß sie häufig ihren Zweck verfehlen, wird durch die seeamtlichen und gerichtlichen Verhandlungen bestätigt. Es ist schon vorgekommen, daß ein auf Grund eines Schallsignals unternommenes Ausweichmanöver den Zusammenstoß, anstatt ihn zu verhüten, herbeigeführt hat. Ungünstige Einflüsse von Wind und Wetter können ein gänzliches Überhören oder, was noch schlimmer ist, ein nur teilweises Hören des von dem anderen Schiffe gegebenen Signals verursachen. Es besteht keine Sicherheit, auch nur ungefähr die Richtung und Entfernung des Schallausgangspunktes anzugeben. Die ungleiche Verteilung, Schichtungen oder Wirbelbildungen der Luft tragen zur Ablenkung und Schwächung der Schallwellen bei und erzeugen Gebiete der sogenannten Schallschatten. Es liegen Beobachtungen im Nebel vor, daß sehr starke Schallsignale nicht in der Nähe, aber unter Überspringung weiter Räume auf große Entfernung gehört wurden. S. auch Erl. 10 zu Art. 16.

[3]) Die vorgeschriebenen Signale, die anderen sich nähernden Schiffen eine Warnung bedeuten, müssen mit der größten Sorgfalt gegeben werden, in den Signalpausen ist mit angestrengter Aufmerksamkeit auf etwaige Signale anderer Fahrzeuge zu achten. Vgl. auch die Ausführungen über Schallsignale in Art. 28, Erl. 2 und Art. 29, Erl. 6.

[4]) Eine Vorrichtung, die mit dem Mund geblasen wird, darf nur zum Notbehelf als Nebelhorn gebraucht werden.

[5]) Eine Begriffsbestimmung für „kurzer Ton“ ist hier nicht gegeben. Im Sinne des Art. 28 hat ein kurzer Ton eine Dauer von ungefähr 1 Sekunde.

[6]) Nach den UVerhV. müssen auf allen Schiffen die zur Ausführung der in der SStrO. vorgeschriebenen Schallsignale erforderlichen Signalgeräte vollständig und in brauchbarem Zustande vorhanden sein. Die Dampfpfeife oder Sirene muß von solcher Art sein, daß sie unter den gegebenen Verhältnissen beim

Anstellen sofort rein ertönt, wobei besonders auf eine derartige Anordnung der Dampfzuleitungsrohre zu achten ist, daß das Ansammeln von kondensiertem Wasser in ihnen möglichst vermieden wird. Sie ist ebenso wie die Schiffsglocke in solcher Höhe anzubringen, daß der Schall nach allen Seiten frei ertönen kann. — Man beachte noch folgendes: Nach dem Malen des Schornsteines oder nach Arbeiten an der Dampfpfeife darf das Anstellen des Dampfes nicht vergessen werden. — Segelschiffe mit Hilfsmotor müssen bei angestelltem Motor die Schallsignale mit der Pfeife oder Sirene geben. — Um den bei Abgabe von Schallsignalen ausströmenden Dampf in der Nacht sichtbar zu machen, wird wo vorhanden die Schornsteinbeleuchtung angestellt, s. OSA. Bd. 27, S. 408. — Verunglücktes Pfeifensignal infolge Wassers in der Dampfpfeife, s. ROSA., 2. 5. 1938. — Ist die Dampfpfeife nicht benutzbar, weil sie eingefroren ist, so muß sie unter allen Umständen wieder betriebsfähig gemacht werden. Auf einem belebten Revier ist notfalls zu ankern, bis die Störung behoben ist.

[7]) Das Nebelhorn muß als Ersatz zur Stelle sein, wenn durch irgendeinen Zufall die Dampfpfeife unbrauchbar werden könnte.

[8]) Die Schiffsglocken, besonders auf kleinen Fahrzeugen, entsprechen nicht immer den Anforderungen. Es besteht der Wunsch, daß Vorschriften über Mindestgröße, Aufhängung und Überholung der Glocken für die verschiedenen Schiffstypen erlassen werden. Richtlinien über das Aufhängen lassen sich schon geben, aber eine Normung von Schiffsglocken ist aus verschiedenen Gründen noch nicht durchführbar. Beschädigte Glocken besitzen einen dumpfen, blechernen Klang. Die Benutzung gesprungener Glocken zur Abgabe von Nebelsignalen muß unterbleiben, weil die mit ihnen erzielbare Reichweite ein Fahrzeug bei Nebel gegen Zusammenstöße nicht genügend sichert. Eine Anzahl von Schiffsunfällen ist auf die Verwendung einer gesprungenen Glocke zurückzuführen. Vgl. OSA. Bd. 26, S. 513/517; Hansa 1933, S. 425.

Wo ist der günstigste Platz für die Anbringung der Nebelglocke? — Von vorne mit dem Strom sich nähernde Schiffe bleiben die Hauptgefahr für einen Ankerlieger. Zur Abwendung dieser Gefahr erfüllt die auf der Back geläutete Glocke am besten ihren Zweck. Aber auf

einem Dampfer mit kurzem Vorderschiff und hohen Mittschiffsaufbauten kann die Aufstellung auf der Back für die Ausbreitung der Schallwellen nach achtern ungünstig sein, so daß von hinten aufkommende Fahrzeuge das Läuten nicht rechtzeitig hören. Man stelle sich einen vor Anker liegenden Dampfer vor, der vom Brückendeck über die ganze Schiffsbreite bis an die Back mit Holz beladen ist. Dicht davor und niedriger als die Decklast hängt die Nebelglocke. Daß ihr Schall nach achtern von der Decklast gewissermaßen abgeschirmt wird, läßt sich leicht vorstellen. Das SeeA. Hambg., 8. 3. 1932, empfiehlt daher folgendes: „Schiffe, die Decklast fahren, müssen die auf der Back befindliche Nebelglocke nach der Brücke umschiften, damit der Ton nicht aufgefangen wird. Diese Vorsichtsmaßregel sollte nicht erst im letzten Augenblick, wenn man im Nebel ankert, vorgenommen werden, sondern vorher, ehe man mit einer Decklast in See geht.“ OSA. Bd. 26, S. 517. — Wenn die Glocke so hoch aufgehängt wird, daß sich ihr Schall unbehindert nach allen Richtungen verbreiten kann, ist das grundsätzlich richtig. Ob aber auf der obersten Brücke (Peilbrücke) immer der geeignetste Platz ist, mag dahingestellt bleiben. Daß das Läuten von Glocken, die in sehr hohen Krähennestern angebracht sind, in den tiefer auf dem Wasser liegenden Nebelschichten nicht gehört wird, kommt auch vor. Die Glocke im Krähennest darf nicht in der Kiellinie, sondern muß seitlich am Mast befestigt sein.

9) Es ist ein Irrtum zu glauben, daß die Schallsignalgeräte um so weniger kräftig zu sein brauchen, je kleiner das Fahrzeug ist. Fischerfahrzeuge und Fischerboote haben bei unsichtigem Wetter außer Art. 15 die Schallsignale zu beachten, die Art. 9 unter h und i während des Fischens vorschreibt.

10) Dickes Wetter usw. sind dem Nebel gleichgesetzt. Dickes Wetter (engl. mist) verursacht durch Dunstmassen eine Trübung der Luft und erschwert so die Sichtigkeit. Hierzu zu rechnen sind die Sandstürme und Staubfälle, die im Roten Meer und im Atlantik an der Westküste Afrikas gelegentlich auftreten. Die Ausdehnung des Nebels nach oben ist sehr verschieden, ebenso seine Dichtigkeit. Man unterscheidet: Boden- und Hochnebel, Nebelschwaden, Flug- oder Strichnebel. In der Nähe großer Städte und Industrieanlagen nimmt der Nebel durch Dunst und Rauch eine schmutzige,

gelblich-graue Färbung an. Mit voller Dichtigkeit nur unmittelbar auf dem Wasser lagernder Nebel (Bodennebel) kann auf einem Revier dadurch gefährlich werden, daß auf einem in Fahrt befindlichen Dampfschiffe die Seitenlichter verdeckt werden und bei Nichtabgabe der unter a) vorgeschriebenen Nebelsignale der Gegenkommer annehmen kann, einen Ankerlieger vor sich zu haben. Bei diesigem oder häsigem Wetter ist der Grad der Sichtigkeit maßgebend für die Abgabe von Schallsignalen.

11) Voraussetzung ist natürlich, daß die Sicht behindert ist und Zusammenstöße nicht mehr mit Sicherheit vermieden werden können. Wenn es auch nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist, verpflichtet nach der Spruchpraxis der Seeämter und des ROSA. schon die sichtbare Nähe einer Nebelbank (Strichnebel, Nebelschwaden) ein sich näherndes Schiff, das selbst nicht im Nebel fährt, zur Abgabe der Signale als Warnung für die in diesem Gebiet befindlichen Fahrzeuge. — Die Nebelschallsignale zeigen die Gegenwart eines Fahrzeuges an, sie können dem anderen Schiff bestenfalls den Standort des Signalgebers annähernd kundtun, seine Entfernung nur sehr unzuverlässig, seinen Kurs bei Dampfersignalen gar nicht, bei Seglersignalen nur in gewissen Grenzen. Es haben daher (vgl. auch Erl. 2) die Vorschläge über Einführung von Nebelkurssignalen zur Erleichterung der Ausweichmanöver keinen Erfolg gehabt.

Als Unsitte muß gerügt werden, wenn beim Geben von Nebelsignalen nicht abgewartet wird, bis der Gegenkommer sein Signal beendet hat. Das Verfahren, gleichzeitig an der eigenen Dampfpfeife zu ziehen, anstatt noch eine gewisse Pause zuzugeben, erklärt die Behauptungen zweier Gegner, vorschriftsmäßig Nebelsignale gegeben, aber einander nicht gehört zu haben. Es erklärt aber auch die Behauptung, zwei lange Töne gegeben zu haben, während der Gegner immer nur einen gehört hat. Der sofort mit der Beantwortung des Signals Einfallende ist im Unrecht. Auf die selbstverständliche Pflicht, das Gegensignal zu Ende zu hören und noch eine kurze Pause zuzugeben, wird in der SStrO. nicht hingewiesen.

12) In belebten Gewässern können auch kürzere Zwischenpausen gewählt werden, z. B. jede Minute, s. § 28 der HafOHambg. und BOWK. § 42.

[13]) Der Ton beginnt mit dem Anklingen der Pfeife, und nicht mit dem Ausströmen des Dampfes. Das Probieren der Dampfpfeife oder Sirene und die Instandhaltung aller Vorrichtungen zur Abgabe der Schallsignale, z. B. des Pfeifenbändsels, gehören nach Art. 29 zur guten Seemannschaft. S. auch Erl. 6.

[14]) Die SWO. schreibt in § 25, 1 vor: Ein Dampffahrzeug, das in Fahrt und unter Dampf ist und sich eines oder mehrerer Dampffahrzeuge zur Hilfeleistung bedient, muß bei Nebel die Schallsignale eines allein fahrenden Dampffahrzeuges geben. Die hilfeleistenden Fahrzeuge dürfen keine Nebelsignale geben. Diese Vorschrift geht davon aus, daß in einem solchen Falle die Führung bei dem assistierten Dampfer verbleibt, und Dampfer und hilfeleistende Schlepper als Einheit gekennzeichnet werden. Der Schleppzug gilt als Alleinfahrer. Von vornherein werden Unsicherheit im Fahrwasser vermieden und Mißverständnisse ausgeschaltet, die entstehen können, wenn mehrere Schlepper und ein großer Dampfer durcheinander und übermäßig viele Nebelsignale abgeben. Vgl. WgSWO. § 25, Erl. 5.

[15]) Ein solcher Fall tritt nach Art. 16, Abs. 2 ein. Die Abgabe von zwei langen Tönen verstößt gegen die Vorschrift, wenn der Dampfer, trotzdem er rückwärts gegangen ist, bei gestoppter Maschine noch Fahrt voraus hat. Wenn der Nebel auch noch so dicht ist, ist es von der Kommandobrücke möglich, das Wasser zu sehen und die Fahrt durch das Wasser zu beurteilen. S. OSA. Bd. 24, S. 567. Dieses Signal wird auch das Treibsignal genannt. — Hat man nach dem Hören eines Nebelsignals vorderlicher als dwars den Vorschriften entsprechend gestoppt, so darf das 2-Töne-Signal nicht zu frühzeitig gegeben werden, sondern erst wenn die Fahrt durch das Wasser tatsächlich aufgehört hat. Es ist verkehrt, durch zu frühzeitige Abgabe des Signals sich für einen vermutlichen Zusammenstoß von vornherein einen Schuldbeweis für den Gegner sichern zu wollen; man kann damit nur zu leicht mitschuldig werden, was ohne die Signalabgabe vielleicht nicht der Fall wäre, s. OSA. Bd. 27, S. 495, 497. — Werden die Töne im falschen Augenblick gegeben, können sie andere Dampfer zu falschen Manövern verleiten, OSA. Bd. 27, S. 691.

[16]) Ein wendendes Segelschiff segelt im Sinne dieses Artikels so lange mit Steuerbord- oder Backbord-Halsen, als es den Wind von der entsprechenden Seite hat. Ein

halsendes Schiff ist zeitweilig bei dem Winde, zeitweilig hat es den Wind achterlicher als dwars. Ein vor dem Winde segelndes Schiff hat sein Nebelhorn vor der Fock auf der Back aufzustellen. Für die Abgabe der Schallsignale ist eine andere Einteilung der Segelfahrzeuge zugrunde gelegt als für die Ausweichregeln. Was die Signalpflicht betrifft, ist das mit halbem Winde segelnde Schiff dem Beimwinder gleichgestellt; was die Ausweichregeln betrifft, ist das mit halbem Winde segelnde Schiff als Raumwinder behandelt. Das mit halbem Wind segelnde Schiff segelt in der Tat mit raumem Winde, denn es segelt nicht gegen den Wind, also nicht beim oder am Winde. Vgl. Art. 17. — Wie lange der Ton dauern soll, ist nicht vorgeschrieben. Um die Verwechslung mit Kurssignalen zu vermeiden, werden die Nebelsignale der Segelfahrzeuge besser dem langgezogenen als dem kurzen Tone (Art. 28) angepaßt.

[17]) S. Erl. 1 zu Art. 11. — Ist ein Schiff im freien Fahrwasser zwischen zwei Bojen vertäut, so muß die Glocke geläutet werden. Für die an Dalben oder am Bollwerk liegenden Fahrzeuge sind meist besondere Hafenbestimmungen maßgebend. An Stellen, wo mit Verkehr im Nebel nicht gerechnet zu werden braucht, z. B. in einem Werftbecken oder abgelegenen Hafeneinschnitt kommen Nebelsignale für hier festgemachte Fahrzeuge im allgemeinen nicht in Frage. Für Fahrzeuge, die in einem Fahrwasser oder nahe bei einem solchen am Grunde festsitzen, ist kein Nebelsignal vorgeschrieben. Es kann jedoch auf Grund des Art. 29 keinem Zweifel unterliegen, daß sie sich nähernden Fahrzeugen irgendein wirksames Warnsignal geben müssen. Für die neue SStrO. war folgendes Signal vorgeschlagen: 5 Sekunden lang rasches Glockenläuten, vorher und nachher je drei scharf getrennte Einzelschläge.

[18]) Ein Dampffahrzeug vor Anker darf die Pfeife benutzen, wenn anscheinend seine Glocke nicht gehört worden ist, und ein anderes Fahrzeug drohend naht und unter besonderen atmosphärischen Umständen schon zu sehen ist, während das vor Anker liegende Schiff vollkommen im Nebel liegt und nicht sichtbar ist. Zu dieser Handlungsweise verpflichtet Art. 27. — S. auch SWO. § 25, 2.

[19]) Es ist vorgekommen, daß ein in Fahrt befindliches Fahrzeug in ein in einem Fahrwasser vor Anker liegendes großes Schiff hineingelaufen ist, weil die vorne ab-

gegebenen, von den Aufbauten aufgefangenen Glockensignale nicht gehört worden waren. Daher soll im neuen Wortlaut der SStrO. aufgenommen werden, daß ein mehr als 350 Fuß (106,75 m) langes Fahrzeug außer der im Vorderteil zu läutenden Glocke auf dem Achterteil des Schiffes noch ein Gong oder anderes Instrument, das mit dem Läuten der Glocke nicht verwechselt werden kann, ertönen lassen soll.

[20]) Vgl. oben Erl. 14 und Erl. 2 zu Art. 3. — Es handelt sich um solche Schleppzüge, in denen der Schlepper eine dauernde Schlepptätigkeit ausübt. Die Führung liegt beim Schlepper, der dem Anhang nicht nur seine Kraft, sondern auch die nautische Initiative und Exekutive verleiht. Da aber die Teile eines Schleppzuges sich teils unterstützen, teils behindern, besteht nicht nur ein äußerer Zusammenhang, sondern auch eine gewisse navigatorische Abhängigkeit. Im Nebel ist ein Schleppzug in seiner Bewegungsfreiheit beschränkter als bei klarem Wetter, wo vom Schlepper aus der Anhang einwandfrei beobachtet und die Verständigung von Fahrzeug zu Fahrzeug vorgenommen werden kann. Von diesen Gesichtspunkten ist die Signalgebung eines Schleppzuges im Nebel zu betrachten. — Wenn die Leine am zu schleppenden Fahrzeug befestigt worden ist, darf der Schleppdampfer nicht eher das nachstehende Signal —·· geben, als er angetaut hat und einen selbständigen Kurs einschlägt.

[21]) Das Signal gilt also für alle genannten Fälle, wobei das Zwei-Töne-Signal unter b) aber bestehen bleibt; ein Schleppzug erhält damit im Nebel das Wegerecht, das ihm sonst nicht zusteht. Über Manövrierunfähigkeit s. Erl. 2 und 3 zu Art. 4, ebenso vgl. die anderslautende Fassung unter d) in Art. 4.

[22]) Für den letzten Satz ist folgender Wortlaut in der neuen SStrO. in Aussicht genommen: „Ein geschlepptes Fahrzeug oder, wenn mehr als ein Fahrzeug geschleppt wird, das letzte geschleppte Fahrzeug muß in Zwischenräumen von nicht mehr als 2 Minuten 4 Töne nacheinander geben, und zwar einen langen Ton gefolgt von 3 kurzen Tönen. Dieses Signal braucht nicht gegeben zu werden, wenn es unmöglich ist, das Fahrzeug zu bemannen. Soweit tunlich, muß das geschleppte Fahrzeug dieses Signal unmittelbar nach dem Signale des schleppenden Fahrzeuges abgeben.“

[23]) Beliebtes Schallinstrument der Türken. Der Koran verbietet den Mohammedanern den Gebrauch der Glocke.

IV. Mäßigung der Geschwindigkeit bei Nebel usw.[1]).

Artikel 16[2]).

Jedes Fahrzeug[3]) muß bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen[4]), unter sorgfältiger Berücksichtigung der obwaltenden Umstände und Bedingungen[5]), mit mäßiger[6]) Geschwindigkeit fahren[7]).

Ein Dampffahrzeug, welches anscheinend vor der Richtung querab[8]) (vorderlicher als dwars) das Nebelsignal eines Fahrzeuges hört, dessen Lage[9]) nicht auszumachen[10]) ist, muß, sofern die Umstände dies gestatten[11]), seine Maschine stoppen[12]) und dann vorsichtig manövrieren[13]), bis die Gefahr des Zusammenstoßens vorüber ist[14]).

Gedächtnisregel: Bei Nebel oder dickem Wetter muß jedes Fahrzeug mit mäßiger (nicht mit ermäßigter) Geschwindigkeit fahren.

Beim Hören eines Nebelsignals vorderlicher als dwars muß, wenn die Lage des Signal gebenden Fahrzeugs nicht auszumachen ist, die Maschine gestoppt und vorsichtig weitermanövriert werden.

Erläuterung. 1) Das Erkennen des Kurses und Standortes eines Schiffes ermöglicht bei klarem Wetter, daß Zusammenstöße vermieden werden. Art. 15 und 16 enthalten Vorsichtsmaßregeln für die Navigierung bei unsichtigem Wetter, in dem das gegenseitige Sichten und rechtzeitige Handeln auf Schwierigkeiten stößt. Der Schiffsführer muß daher durch genaueste Befolgung dieser Vorschriften zur Vermeidung der Gefahr des Zusammenstoßens im Nebel beitragen. Die Vorschriften der Art. 15 und 16, Abs. 1 sind bindend und nicht voneinander zu trennen. Die Voraussetzungen für die Abgabe von Nebelsignalen und für die Fahrtermäßigung sind die gleichen, beide Maßnahmen sind von einer bestimmten Wetterlage abhängig. Es darf daher nach der Auffassung des ROSA., 27. 10. 1937, nicht entweder nach der einen oder nach der anderen Vorschrift verfahren werden, vielmehr bedingt die Befolgung der einen

gleichzeitig auch die Befolgung der anderen, und die Unterlassung ihrer Befolgung bedeutet — von besonderen Umständen abgesehen — einen einheitlichen Verstoß gegen die bestehenden Bestimmungen. Wer sich über die Vorschriften hinweggesetzt hat, wird bei einem im Nebel erfolgten Zusammenstoß im Zweifel als mitschuldig angesehen werden müssen, vgl. OSA. Bd. 26, S. 588. Zu schnelles Fahren im Nebel wird von den Seeämtern nachdrücklich bekämpft, die Bestrafung solcher Fälle bleibt den Gerichten überlassen und wird insbesondere, wenn Fahrlässigkeit nachgewiesen wird, streng geahndet. Vgl. Vorbemerkungen zur SStrO.

Der oberste Grundsatz bei einer Nebelfahrt sollte lauten: Sicherheit zuerst! Vorsicht ist noch lange keine Ängstlichkeit. Was nützt es schon, einige Meilen in anstrengender Nebelfahrt herauszuholen, die man nach dem Aufklaren in verhältnismäßig kürzerer Zeit gefahrlos zurücklegt? — Das Fahren im Nebel ist an und für sich nicht verboten. Auch das Antreten der Reise, also das Verlassen eines Hafens im Nebel ist nicht verboten. Es sagt z. B. des SeeA. Hambg. in seinem Spruche am 10. 8. 1934: „Der Antritt der Fahrt des MS. ‚Monte Rosa‘ ist bei den auf den Färöern häufig vorkommenden und lange dauernden Nebeln in Anbetracht der örtlichen Verhältnisse (geringer Schiffsverkehr und reines Fahrwasser) nicht zu beanstanden.“ Das Auslaufen kann aber als unvorsichtige Handlung ausgelegt werden. Denn ein noch nicht in Fahrt befindliches Schiff setzt sich und andere Fahrzeuge durch Beginn seiner Fahrt im starken Nebel stets einer Gefahr aus, die es durch Verzögerung der Abfahrt vermeiden konnte. — Kein Schiff darf bei Nebel mit anderer als mit mäßiger Geschwindigkeit fahren, wenn der Führer unter den gegebenen Umständen als ordentlicher Schiffer überhaupt fahren darf. Zu diesen Umständen gehört vor allen Dingen das Vorhandensein von Ankergrund. In Strommündungen und flachen Gewässern, wo lebhafter Verkehr herrscht, hängt die Weiterfahrt von der Sichtweite ab. Durchweg besteht die Gefahr des Zusammenstoßens weniger zwischen zwei lenkbaren Schiffen in Fahrt, die sich beiderseits ausweichen können, als zwischen einem fahrenden und einem stilliegenden Schiff, dessen Position überdies nicht genau erkannt werden kann. Das Läuten der Schiffsglocke ist nicht so deutlich zu hören wie die

Pfeifensignale. Dennoch ist es seemännischer Brauch, bei dichtem Nebel auf Flüssen, wo die Navigierung an sich erschwert ist und Ankergrund und Ankerreeden vorhanden sind, die Weiterfahrt aufzugeben und zu ankern, einerseits aus Besorgnis vor dem Festgeraten am Ufer oder auf den Sänden, andererseits wegen der Zunahme der Zusammenstoßgefahr mit anderen Fahrzeugen.

In der Nordsee und im Kanal ist der Funkpeiler ein hilfreiches Navigationsmittel beim Weiterfahren im Nebel. — Fährdampfer, die in Welthäfen der Aufrechterhaltung des Hafenverkehrs dienen, fahren im dichten Nebel, solange es mit äußerster Sorgfalt geht. Ferry boats in Nordamerika rechnen damit, daß die an Bord anderer Schiffe befindlichen Lotsen ihren Fahrplan und Kurs kennen und Rücksichtnahme üben. — Eine Verpflichtung zum Ankern besteht nach Art. 16 nicht, sie folgt aber unabweisbar aus der hervorragenden Bedeutung des Art. 29 und aus Rücksicht auf die allgemeine Verkehrssicherheit. Örtliche Vorschriften sind zu beachten; darunter SWO. § 38, 3, wonach ein außergewöhnlicher Schleppzug bei Nebel und unsichtigem Wetter seine Fahrt unterbrechen und ankern m u ß. Dies rechtzeitig zu tun, ist auch Schleppzügen dringend anzuraten, die sich aus mehreren Fahrzeugen zusammensetzen, vgl. Art. 11, Erl. 1, 5. Abs. sowie Art. 15, Erl. 20.

Auszüge aus Entscheidungen zu der Frage des Fahrens oder Ankerns bei Nebel auf verkehrsreichen Seewasserstraßen s. WgSWO. § 49, Erl. 5. Bei einer Reihe von Unfällen wird darauf hingewiesen, daß auch für die Hochseefischerei bei Nebel für die zu ergreifenden Maßnahmen in erster Linie die Sicherheit der Schiffahrt zu gelten hat und daß in zweiter Linie erst wirtschaftliche Gesichtspunkte, deren Wichtigkeit keineswegs verkannt wird, eine Rolle spielen dürfen. Bei der Abwägung dieser Interessen muß stets so vorgegangen werden, daß die nautischen und seemännischen Maßnahmen vertretbar sind. Das ROSA., 6. 5. 1938, beanstandet nicht, wenn ein Fischdampfer trotz des Nebels in Fahrt bleibt und nicht ankert. Neben dem Bestreben, den Fang rechtzeitig an den Markt zu bringen, liegen die Verhältnisse bei Nebelfahrt auf dem Revier insofern günstig, als es sich bei Fischdampfern um wendige, mit ihren verhältnismäßig starken Maschinen gut manövrierende Fahrzeuge handelt. — Bei einer Nebelfahrt auf dem Revier

Nebelsignaltabelle.

Zu Seite 80.

Art des gehörten Signals	Art des Schiffes, von dem das Signal ausgeht
A. Dampfpfeife oder Sirene.	
1. ▬ (mindestens alle zwei Minuten.)	1. Dampffahrzeug, das Fahrt durchs Wasser macht.
2. ▬ ▬ (mindestens alle zwei Minuten.)	2. Dampffahrzeug, das in Fahrt ist, aber seine Maschine gestoppt hat und keine Fahrt durchs Wasser macht.
3. ▬ • • (Dauer der langen Töne 4—6 sek.)	3. a) Dampffahrzeug, das ein anderes Fahrzeug schleppt. b) Kabeldampfer bei der Arbeit. c) Dampffahrzeug in Fahrt, das manövrierunfähig oder manövrierbehindert ist.
B. Nebelhorn.	
1. ▬ (mindestens jede Minute. Dauer der Töne nicht vorgeschrieben.)	1. Segelfahrzeug, das mit Steuerbord-Halsen segelt.
2. ▬ ▬ (mindestens jede Minute. Dauer der Töne nicht vorgeschrieben.)	2. Segelfahrzeug, das mit Backbord-Halsen segelt.
3. ▬ ▬ ▬ (mindestens jede Minute. Dauer der Töne nicht vorgeschrieben.)	3. Segelfahrzeug, das mit dem Winde achterlicher als dwars segelt.
4. ▬ • • mindestens alle zwei Minuten. Dauer des langen Tones 4—6 sek.	4. a) Segelfahrzeug, das schleppt. b) Segelfahrzeug, das geschleppt wird. c) Dampffahrzeug, das geschleppt wird. d) Segelfahrzeug in Fahrt, das manövrierunfähig oder manövrierbehindert ist.
C. Glocke (Trommel oder Gong).	
Rasches Läuten (Wirbel oder Schlagen), mindestens jede Minute fünf Sekunden lang.	Fahrzeug, das vor Anker liegt sowie Fischerfahrzeuge mit festgeratenem Fanggerät, falls sie 57 cbm oder mehr Brutto-Raumgehalt haben.
D. Dampfpfeife oder Sirene bzw. Nebelhorn **und** Glocke (▬ Glocke läuten mindestens jede Minute).	Treibnetzfischerfahrzeuge, die an ihren Netzen fest sind, Schleppnetzfischerfahrzeuge, mit Angelleinen fischende Fahrzeuge, die ihre Leinen aushaben, alle von 57 cbm oder mehr Brutto-Raumgehalt.
E. Irgendein kräftiges Schallsignal, mindestens jede Minute	Kleine Segelfahrzeuge und Boote in Fahrt oder zu Anker sowie kleine Fischerfahrzeuge und Fischerboote, die an Treib- oder Schleppnetzen fest sind, oder ihre Angelleinen aushaben oder deren Fanggerät an einer Klippe oder einem Hindernis festgeraten ist.

muß die Geschwindigkeit weiter herabgesetzt werden, wenn das Fahrwasser enger wird und sein Verlauf Kursänderungen bedingt oder wenn die Möglichkeit, auf Ankerlieger zu treffen, zunimmt.

Auf offener See liegen die Verhältnisse anders wie im engen Fahrwasser. Auf See gibt die Befolgung des Art. 16 genügend Gewähr für die Sicherheit der Schiffahrt. Der Gebrauch, im Nordatlantik bestimmte Seewege in beiden Richtungen innezuhalten (s. Erl. 6, letzter Abs., zu Art. 25) erleichtert das Fahren im nebligen Wetter, begünstigt aber auch das schnellere Fahren, da man keine Gegenkommer trifft und man sich von Nachbar zu Nachbar funkentelegraphisch über Wetter, Kurs und Fahrt verständigt. Es tritt aber allgemein die Frage auf, ob besondere Umstände ein schnelleres Fahren rechtfertigen, als mit den Vorschriften des Art. 16 vereinbar ist. Z. B. wird im Kriege der Kapitän eines deutschen Handelsschiffes, dem ein feindlicher Kreuzer auf den Fersen ist, bei Eintritt von Nebel volle Fahrt beibehalten, um zu entkommen. S. auch Art. 29, Erl. 9. — Was darf der Schiffsführer im Nebel unternehmen, um an die Unfallstelle zu gelangen, von der SOS-Rufe ertönen? — Vgl. hierzu die Vorschriften über das Verhalten des Kapitäns, der von einem andern Schiff ein Funknotzeichen empfangen hat, s. Erl. 5 zu Art. 31.

Zur Bekämpfung des Feuers an Bord des deutschen Fahrgastdampfers „Gellert" im Juli 1882 heißt es in OSA. Bd. 4, S. 389: „Es muß als eine durchaus richtige Verhaltungsmaßregel angesehen werden, daß trotz der nebligen Luft mit voller Kraft weitergefahren wurde. Denn in dem gefahrdrohenden Zustande, in dem sich D. „Gellert" befand und der über kurz oder lang zum Verlassen des Schiffes führen konnte, war jede unter Dampf zurückgelegte Seemeile, die das Schiff dem Englischen Kanal näher brachte, ein unberechenbarer Gewinn." — Von der englischen Rechtsprechung ist aus MCS. S. 343 entnommen: „The stringency of the law as to speed is illustrated by a case where a steamship, hearing, as she thought, cries of distress form a ship astern, turned round and made for the cries at a speed of seven knots. Notwithstanding the praiseworthiness of her motive in hurrying to assist the other vessel, she was held in fault for a collision with her that followed." — Ebendaselbst folgende für Angehörige der

Kriegsmarine lehrreiche Entscheidung im Falle H. M. S. „Glorious" 1932: „An aircraft carrier was not excused for excessive speed by the plea that she had planes in the air, and that to go more slowly meant danger to the lives in them."

[2]) Die Verstöße gegen Art. 16, deren sich ein Schiffsführer schuldig machen kann, sind in OSA. Bd. 22, S. 443 wie folgt aufgezählt: „Der Unfall ist von dem Kapitän des Dampfers H. verschuldet,

weil er im Nebel mit zu hoher Fahrt gefahren ist,

weil er es unterlassen hat zu stoppen, als das Nebelsignal des Gegendampfers an Backbord voraus gehört wurde,

und weil er seinen Kurs geändert hat, bevor er die Lage des Gegendampfers ausmachen konnte."

[3]) Ob Segel- oder Dampffahrzeug, ob Kauffahrtei- oder Kriegsschiff. Ein Abweichen von nachstehenden Vorschriften läßt sich nur durch Art. 27 und 29 rechtfertigen, bei Kriegsschiffen noch im staatlichen oder völkerrechtlichen Interesse.

[4]) S. Erl. 10 zu Art. 15.

[5]) Hierzu gehören: Bauart und Größe, Beladung und Tiefgang des eigenen Schiffes, Manövrierfähigkeit (Stoppweg!) und Antriebskraft. Das örtliche Fahrtgebiet mit seinen Verkehrsverhältnissen, Wind und Seegang, und vor allem die Dichtigkeit des Nebels bzw. Unsichtigkeit der Luft. Die Sichtweite ist einer der Hauptpunkte für die Wahl der im Nebel beizubehaltenden Geschwindigkeit und für Weiterfahrt oder Ankern auf Revieren, s. Erl. 1.

[6]) Die erste Vorschrift für Fahrtermäßigung im Nebel stammt aus dem Jahre 1863, sie war auf Dampfschiffe beschränkt und wurde im Jahre 1880 auf Segelschiffe ausgedehnt. Nach der jetzt geltenden Bestimmung soll die Geschwindigkeit keine ermäßigte sein, sondern es soll mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden. Mäßige Geschwindigkeit ist ein bedingter, zur verschiedenen Auslegung Anlaß gebender Begriff und nicht gleichbedeutend mit ermäßigter Geschwindigkeit oder herabgesetzter Fahrt, sie ergibt sich nicht ohne weiteres aus dem Vergleich mit der vollen Fahrt. Die Frage, was als mäßige Geschwindigkeit anzusehen ist, muß unter Beurteilung aller Verhältnisse für jeden Fall be-

sonders und anders beantwortet werden. Dem entsprechen seeamtliche und richterliche Entscheidungen. — Mäßige Geschwindigkeit ist noch vorgeschrieben in der VO. über die Sicherheit der Seefahrt vom 25. 12. 1943 (RGBl. 1932 II, S. 267). Art. 3 lautet: „Wenn dem Kapitän auf oder nahe bei seinem Kurs im Nordatlantischen Ozean Eis gemeldet ist, hat er des Nachts mit mäßiger Geschwindigkeit zu fahren oder nötigenfalls seinen Kurs so zu ändern, daß er gut frei von dem Gefahrenbereich fährt.“

Eine Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit für alle Schiffe auf ein Mindestmaß ist wegen der verschiedenen Schiffsbauarten ausgeschlossen. Die Bemessung der Fahrgeschwindigkeit unterliegt einer Reihe von Umständen, die zum Teil das einzelne Schiff und dessen Eigenschaften betreffen, zum Teil in äußeren Verhältnissen zu suchen sind, s. Erl. 5. Aus den genannten Gründen ist eine Erläuterung des Begriffes „mäßige Geschwindigkeit“ in der Vorschrift absichtlich unterblieben. Die englische Rechtsprechung hat in einem Falle bei einer Sichtweite von etwa 100 m entschieden: „Die Fahrt von 8 Knoten, die auf ein fremdes Nebelsignal durch Stoppen auf 5 Knoten vermindert worden ist, ist für einen kleinen tiefbeladenen Einschraubenfrachtdampfer mit geringer Besatzung und geringer Manövrier- und Stoppfähigkeit übermäßig. Die höhere Fahrt eines Kriegsschiffes mit starker Besatzung an Deck und in der Maschine, das zwei Schrauben besitzt, gut manövriert und mit „Langsam“ in 2 bis 3 Minuten von 10 auf 6 Knoten und bis zum Zusammenstoß zum Stillstand gebracht worden ist, ist unter gleichen Sichtverhältnissen nicht übermäßig.“ Auch in einem anderen Urteil wurde betont, daß ein Kriegsschiff „had greater means of controlling her speed“ als ein langsamer Frachtdampfer mit schwacher Maschinenleistung. — Das ROSA., 6. 5. 1938, sagt: „Es ist wiederholt ausgesprochen und zur Regel geworden, daß die Nebelfahrt so bemessen sein soll, daß das Schiff imstande ist, auf der halben Länge des Abstandes beim Sichten des entgegenkommenden Schiffes zum Stehen zu kommen.“ — Die Vorschriften sind verpflichtend, d. h. es kommt nicht darauf an, ob man andere Fahrzeuge in der Nähe vermutet oder nicht. Auch soll man beim Eintritt der in diesem Absatz angenommenen Voraussetzungen stets sofort handeln.

Art. 16 will durch die Herabsetzung der Fahrt den Schiffen zweckdienlich ermöglichen, daß beim Insichtkommen eines anderen Fahrzeuges, das ebenfalls mit mäßiger Geschwindigkeit fährt, durch Segel- oder Maschinenmanöver (Stoppen, Rückwärtsgehen), weniger durch Ausweichen der Zusammenstoß vermieden, zumindest aber abgeschwächt wird. Maßgebend ist die Fahrt durch das Wasser; was die Gefährdung eines im Nebel vor Anker liegenden Fahrzeuges anbetrifft, so muß mit der Geschwindigkeit des in Fahrt befindlichen Schiffes über den Grund gerechnet werden. Eine Geschwindigkeit, die bei einem Schiff auf hoher See mäßig zu nennen ist, braucht nicht als mäßig zu gelten, wenn es mit dem Strom auf einem Flusse fährt, wo mit der Anwesenheit anderer Fahrzeuge zu rechnen ist. — Das Weiterfahren mit voller Geschwindigkeit wird stets als schweres Verschulden angerechnet, das größer ist als ein Verstoß gegen Abs. 2 des Artikels. Das an sich verständliche Vorwärtsstreben des Seemannes, aus einem nervenaufreibenden Nebelgebiet herauszukommen, kann seine Schuld zwar in milderem Lichte erscheinen lassen, aber niemals völlig aufheben. Ein Schiffsführer darf nicht so unbesonnen und leichtsinnig sein, daß er sich unter dem Druck des Wettbewerbes und der Verkehrsverhältnisse dazu verleiten läßt, sein Schiff mit hoher Fahrt durch Nacht und Nebel zu pressen und dabei in unverantwortlicher, pflichtwidriger Weise Menschenleben aufs Spiel zu setzen und die übrige Schiffahrt zu gefährden. Es ist auch keine Entschuldigung für übermäßige Fahrt, daß ein Schiff Post an Bord hat, die fahrplanmäßig an einem bestimmten Datum abgeliefert werden soll. Daß ein Fahrzeug, das an sich nur über eine mäßige Geschwindigkeit verfügt, diese im Nebel nicht zu ermäßigen braucht, ist eine irrige Auffassung.

Ein Segelschiff muß seine Geschwindigkeit durch Segelbergen bis zu dem Grade herabsetzen, daß noch Fahrt genug übrigbleibt, das Schiff manövrierfähig zu halten. Alle Segel beigesetzt kann eine größere Geschwindigkeit bedeuten als im Sinne des Art. 16 liegt. Für Rahschiffe empfiehlt es sich, die Untersegel (Fock und Großsegel) aufzugeien, die oberen Segel festzumachen und die Stagsegel zum Teil niederzuholen. Auf einem Segelschiff, das die Nähe eines anderen Seglers kennt, aber diesen nicht sieht, muß die Wache bei den

Brassen und Schoten klar stehen, um sofort Manöver in der Segelstellung ausführen und dem Rudersmann beispringen zu können, wenn das Schiff in Sicht kommt. Diese Verfahren waren zur Blütezeit der Großsegelschiffahrt in Nordsee und Kanal und in anderen belebten Gewässern stets Brauch. — Ein Dampffahrzeug genügt der Verpflichtung des Abs. 1 dadurch nicht, daß, gewissermaßen um dem Wortlaut „andeutungsweise" nachzukommen, die Zahl der Umdrehungen der Maschine um ein geringes vermindert wird. In OSA. Bd. 16, S. 102 usw. in der Verhandlung über den Zusammenstoß des Schnelldampfers „Deutschland" mit einem Fischerschoner heißt es: „Die Ermäßigung der Fahrt soll nicht nur dann erfolgen, wenn von Nebel gesprochen werden kann, sondern wenn das Wetter, einerlei aus welchem Grunde, unsichtig ist. Vorsichtsmaßregeln derart genügen nicht, daß dauernd Nebelsignale gegeben werden, daß der Ausguck doppelt besetzt ist, daß die Schotten geschlossen sind und der Maschinentelegraph auf „Achtung" gestellt ist." — Aus OSA. Bd. 18, S. 268 und ROSA., 13. 4. 1942: „Das Kommando »Achtung« wird von den Maschinisten nicht nur dahin verstanden, klar bei der Umsteuerung zu stehen, sondern auch den Dampfdruck etwas fallen zu lassen. Dies geschieht weniger zum Zwecke der Verringerung der Fahrt, als um zu verhindern, daß bei der Wahl einer niedrigeren Fahrtstufe oder beim plötzlichen Stoppen der Dampf mit lautem Geräusch aus den Sicherheitsventilen abbläst und dadurch das Hören von Nebelsignalen und die Verständigung auf der Brücke zeitweilig unmöglich gemacht werden. Ist eine erhebliche Mäßigung der Geschwindigkeit notwendig, so muß die gewünschte Umdrehungszahl der Schraube oder eine entsprechend niedrigere Fahrtstufe angeordnet werden." — Übrigens muß die Bereitschaft zum schnellen und wirksamen Manövrieren gewahrt bleiben.

Die SStrO. verlangt nicht, daß die Dampfer während des Nebels ihre Fahrt auf das denkbar geringste Maß dauernd herabmindern, sondern gestattet ihnen, solange keine Nebelsignale vorderlicher als dwars gehört werden, die Vorwärtsbewegung mit mäßiger Geschwindigkeit. Ein Schiff im dicken Nebel vollkommen stilliegen bzw. treiben zu lassen, ist unseemännisch und entspricht nicht Art. 16. Denn ein treibendes Schiff kann, falls ihm plötzlich ein Hindernis

entgegentritt, den Zusammenstoß mit diesem weit weniger vermeiden, als ein Schiff, dessen Antriebskraft und Steuer sofortiger Einwirkung fähig sind. Die Fahrt ist bei einem Dampfer durch eindeutige Kommandos an die Maschine so weit zu verlangsamen, daß er beim Sichten eines anderen Fahrzeuges Raum und Zeit, aber auch Steuerfähigkeit genug besitzt, um ausweichen und gemäß Art. 23 manövrieren zu können. Wenn die Sachlage eine weitergehende Ermäßigung aber erfordert und dies nicht geschehen ist, kann die Beeinträchtigung der Steuerfähigkeit nicht als Entschuldigungsgrund vorgebracht werden. Denn die Nachteile der zeitweilig verminderten oder aufgehobenen Steuerkraft eines Schiffes werden überwogen durch die Vorteile der dabei gewonnenen Einschränkung oder Aufhebung der Gefahr eines heftigen Zusammenstoßes. Vgl. OSA. Bd. 13, S. 155. In viel befahrenen Gewässern sollte man wiederum darauf bedacht sein, das Schiff steuerfähig zu erhalten, z. B. im Englischen Kanal und in der Nordsee. Hierfür dürfte als mäßige Geschwindigkeit die geringste Fahrt zu bezeichnen sein, die ein Schiff ohne Einbuße seiner Steuerfähigkeit zu laufen vermag.

Ohne Ausguck zu fahren, ist ein Verstoß gegen Art. 29. Beim Eintritt von unsichtigem Wetter sorge man für Ruhe an Deck und für verschärften, allen Anforderungen entsprechenden Ausguck, damit nicht nur die Nebelsignale anderer Fahrzeuge rechtzeitig gehört, sondern auch diese möglichst frühzeitig gesichtet werden. Vielfach ist üblich, die Positionslampen am Tage brennen zu lassen. Die Manövriereigenschaften seines eigenen Schiffes muß jeder Kapitän und der WO. durch gewissenhafte Erprobung kennen. Er muß wissen, in welcher Zeit und auf welche Entfernung das ihm anvertraute Schiff zum Stillstand gebracht werden kann. Vgl. Erl. 5, Abs. 2 zu Art. 23. — Schiffe sollten, wenn sie in eine Nebelbank, die sie vorher in Sicht hatten, hineinfahren, aus Gründen der guten Seemannschaft schon ihre Fahrt ermäßigt haben. Ein Verschulden der Schiffsführung liegt vor, wenn sie angesichts einer Nebelbank nicht rechtzeitig die Fahrt aus dem Schiffe bringt und mit zu hoher Fahrt in diese hineinfährt, wenn auf einem Revier oder in der Nähe einer Reede mit Ankerliegern zu rechnen ist. 8 Knoten Fahrt durch das Wasser und bei herrschender Flut

9 Knoten über den Grund ist dann als zu hohe Fahrt anzusehen. Vgl. HanOLG. Bf. I 147/33.

[7]) Die Vorteile des Fahrens mit mäßiger Geschwindigkeit und des Stoppens der Maschine bei Dampfern sind: Langsame, gegenseitige Annäherung, besseres Hören der Nebelsignale, längere Zeit für Überlegung und Handeln und geringere Folgen eines unabwendbaren Zusammenstoßes. Durch langsame Fahrt wird verhindert, daß das Geräusch der Maschine und des Bugwassers das Wahrnehmen der Signale anderer Fahrzeuge störend beeinflußt.

[8]) Dieser Absatz behandelt einen besonderen Fall des ersten Absatzes. Von der Voraussetzung ausgehend, daß beim Hören eines Nebelsignals aus der Richtung vorderlicher als dwars in Unkenntnis der Fahrtrichtung des anderen Fahrzeugs eine gefährliche Lage besteht, wird dem Schiffe, das voraus Nebelsignale hört, besondere Vorsicht auferlegt. Werden die Nebelsignale des anderen Schiffes achteraus gepeilt, so sind Vorsichtsmaßregeln nicht mehr geboten. Ein vorausfahrender Dampfer besitzt gegenüber einem mit ungefähr gleicher Geschwindigkeit im Nebel folgenden die Freiheit seiner Navigierung. Er ist berechtigt, Kursänderungen vorzunehmen, auch zeitweise zu stoppen; sei es, um zu loten, sei es, um nach Nebelsignalen auszuhorchen. Schutz gegen den hinter ihm folgenden Dampfer bilden die vorschriftsmäßig gegebenen Nebelsignale, die den anderen Dampfer zum vorsichtigen Manövrieren verpflichten. S. OSA. Bd. 20, S. 128.

[9]) Unter Lage ist nicht nur das Feststellen des Ortes durch Peilung zu verstehen, an dem sich das Schiff befindet, sondern auch das Ausmachen des Kurses, den das Schiff anliegt.

[10]) Die Lage läßt sich bei Dampfern aus den Nebelsignalen niemals mit Sicherheit erkennen, während bei Segelschiffen aus den Signalen einigermaßen die Lage des Fahrzeuges am Winde oder vor dem Winde entnommen werden kann. Vgl. Art. 15 c. Zudem ist man wegen der Unsicherheit der Fortpflanzung der Schallwellen im Nebel nicht imstande, die Lage eines Schiffes auszumachen, ebensowenig kann man aus dem Auswandern der Töne die Fahrtrichtung des anderen Fahrzeuges zuverlässig beurteilen. Den Gegner nach seinem Nebelsignal peilen zu wollen, ist vollkommen abwegig. Auf Grund der Schallrichtung eines Nebelsignals allein

lassen sich keinerlei sichere Schlüsse auf Entfernung und Kurs des gehörten Schiffes ziehen. Ein stilliegendes treibendes Schiff kann ebensogut dwars wie auf Gegenkurs liegen; es ist daher in jedem Falle das beste, sobald wie möglich zu stoppen. S. auch Erl. 2 zu Art. 15 Die Wahrnehmung allein, daß der Dampfer weit weg zu sein scheint, genügt nicht als Feststellung der Lage. — Ein Schiff ist ausgemacht (position is ascertained), wenn zuverlässig feststeht, wo es sich befindet und wie es anliegt, wenn also Standort und Kurs klar erkannt sind. Hierzu kann funktelegraphische Übermittlung benutzt werden. Auch ist die Lage ausgemacht in folgendem Beispiel: Zwei Dampfer A und B sichten sich bei klarem Wetter, in entgegengesetzter Richtung sich nähernd, und stellen nach Art. 18 fest, daß sie unter Beibehaltung ihrer Kurse frei voneinander an Backbord passieren. Ehe es soweit ist, tritt Nebel ein. A geht langsam, gibt Nebelsignale und hört dann von dem außerhalb der Nebelbank fahrenden Dampfer B das Steuerbord-Kurssignal (1 kurzer Ton nach Art. 28). Ohne zu stoppen und ohne 2 langgezogene Töne nach Art. 15 b zu geben, legt A ebenfalls das Ruder etwas nach Steuerbord. So darf ohne Verstoß gegen die Vorschriften gehandelt werden, wenn keine anderen Fahrzeuge in der Nähe sind. Kurssignale im Nebel s. Erl. 3 zu Art. 28.

[11]) Umstände, die das Stoppen verbieten, können sein: Wenn der Dampfer beim Stoppen befürchten muß, durch Wind oder Strom in gefahrdrohender Richtung auf eine nahe Küste oder Untiefe versetzt zu werden (Strandungsgefahr). Wenn nachgewiesen werden kann, daß unmittelbar hinter dem Dampfer, der das Nebelsignal vorderlicher als dwars hört, ein anderes Schiff in gefahrdrohender Nähe navigiert, s. aber auch Erl. 8. — SeeA. Hambg., 24. 3. 1934, sagt zum Zusammenstoß der Motorschiffe „Mangan“ und „Olifer“ auf der Unterelbe u. a.: „Schon vorher beim Hören des Nebelsignals ist die Geschwindigkeit auf halbe Kraft herabgesetzt worden. Grundsätzlich soll nach Art. 16, Abs. 2, in einer solchen Lage die Maschine gestoppt werden. Der Kapitän hat hierzu ausgeführt, daß er nicht habe stoppen können, weil durch dieses Manöver sein kopflastiges Schiff die Steuerfähigkeit verloren hätte und es ihm darauf angekommen sei, das Schiff auf dem Revier auf jeden Fall stromrecht zu

halten. Im Hinblick auf die besonderen Umstände dieses Falles will das Seeamt nicht beanstanden, daß nicht gestoppt worden ist, davon ausgehend, daß einmal die Erwägungen des Kapitäns als unrichtig nicht widerlegt werden können und weil weiter der Zusammenstoß nicht in erster Linie auf übermäßige Fahrt, sondern darauf zurückzuführen ist, daß offenbar von einem der beiden Schiffe irrtümlich die Lage falsch beurteilt worden ist." — SeeA. Brh., 30. 10. 1936: „Wenn in einem Schleppzuge die Maschine des Schleppers gestoppt wird, kann die Schlepptrosse unklar und dadurch Schlepper und Leichter der Gefahr des Zusammenstoßens ausgesetzt werden. Nimmt der Schiffsführer unter diesen Umständen vom Stoppen der Maschine Abstand, um die Schraube klar zu behalten, so ist hiergegen nichts einzuwenden, besonders dann nicht, wenn die Fahrt im Schleppzug hinreichend herabgemindert ist."

[12]) Im freien Fahrwasser muß unweigerlich die Maschine (nicht das Schiff) gestoppt werden, sobald das Nebelsignal eines anderen Fahrzeuges, ganz gleichgültig an welcher Seite, vorderlicher als dwars gehört worden ist. Es soll schon nach dem ersten Wahrnehmen und nicht erst gestoppt werden, wenn man das Signal mehrmals gehört hat und an seiner zunehmenden Stärke merkt, daß man einander näher kommt. Diese für die Sicherheit des eigenen Schiffes und der Schiffahrt nötige, von Seeämtern und Gerichten eingeschärfte Vorschrift wird immer wieder mißachtet. Zu ihrer peinlich genauen Befolgung liegt um so mehr Veranlassung vor, wenn vorher mit zu hoher Fahrt gelaufen wurde. Es braucht nicht nach jedem Signal desselben Schiffes, sondern nur von Zeit zu Zeit kurze Dauer gestoppt zu werden, um durch Verminderung der Schiffsgeräusche zum besseren Ausmachen der Lage des Gegenfahrers beizutragen und um sich mit der auf das geringstmögliche Maß herabgesetzten Geschwindigkeit vorsichtig an das andere Fahrzeug heranzufühlen und aneinander vorbeizumanövrieren, gegebenenfalls auch ohne Steuerfähigkeit vorbeizutreiben. Außerdem wird durch derartige Maschinenkommandos die Aufmerksamkeit in der Maschinenleitung erhöht, die aus ihnen entnimmt, daß oben an Deck irgend etwas besondere Beachtung verlangt, wodurch plötzlich dringende Maschinenmanöver

erforderlich werden können. Nicht vorgeschrieben ist, daß die Maschine gestoppt bleiben soll, bis die Lage des Gegenfahrers mit Sicherheit ermittelt ist. Es soll abwechselnd gestoppt und eine abwartende Haltung eingenommen werden und dann mit einige Schläge voraus machender Maschine weitergefahren werden. Die Dauer des Stoppens regelt sich nach dem jeweiligen Fall, wobei auf die Erhaltung der Steuerfähigkeit kein Gewicht gelegt zu werden braucht. Ein Dampfschiff ist schuldig, wenn es seine Geschwindigkeit in der Absicht aufrechterhält, dadurch die Lage eines Fahrzeugs, dessen Signal einmal und anscheinend weit weg gehört wurde, besser ausmachen zu können. — Dieser Absatz setzt Art. 21 für gewisse Fälle außer Kraft. — Ein lehrreicher Fall ist der Zusammenstoß der Schiffe „Christiania“ und „Galata“, OSA. Bd. 20, S. 505/516.

13) Ausweichmanöver sind unzulässig, solange der Gegenfahrer nicht ansichtig ist, vgl. Erl. 3 zu Art. 28. Voreiliges Ruderlegen, bevor die Lage des Gegners ausgemacht ist, soll unter allen Umständen vermieden werden. Es ist nach ständiger Rechtsprechung ein grober nautischer Fehler, der verhängnisvolle Folgen nach sich ziehen kann. Durch vorzeitiges Ruderlegen sind zahlreiche Zusammenstöße herbeigeführt worden, die durch Stoppen und vorsichtiges Weitermanövrieren vermieden worden wären. Vgl. OSA. Bd. 27, S. 8/9, ebenso S. 497 und 696. Wird das Erkennen erst so spät möglich, daß Ausweichmanöver nicht mehr zu machen sind, so haben die Schiffsführer, die bis dahin in Gemäßheit der Verordnung manövriert haben, ihre Schiffe so in der Hand, daß sie die geringe noch vorhandene Fahrt schnell aus dem Schiff herausbringen und den Zusammenstoß jedenfalls, wenn nicht ganz vermeiden, doch abschwächen können. Ein Doppelschraubendampfer handelt zweckmäßiger, wenn er beim Sichten eines Fahrzeuges im dicken Nebel den unvermeidbaren Zusammenstoß durch sofortigen Rückwärtsgang beider Maschinen abschwächt, als wenn er zunächst nur eine Maschine auf rückwärts stellt, um dadurch mit Hilfe des entsprechenden Rudermanövers ein Abfallen des Schiffes zu bewirken.

Vgl. aber die Verhandlung des SeeA. Brh. über den Zusammenstoß des Schnelld. „Bremen“ mit dem Tankd. „British Grenadier“. D. „Bremen“ hörte im dichten

Nebel im Kanal Nebelsignale eines Dampfers an Steuerbord achterlicher als dwars, die sich verstärkten und nach vorn auszuwandern schienen. Die Schiffsleitung entschloß sich, der Gefahr, in der Breitseite getroffen zu werden, durch eine Backborddrehung zu entgehen. Der andere Dampfer lief mit einem Winkel von 45° von hinten auf und legte sich mit seiner Backbordseite vor den Steven der „Bremen", die nach Insichtkommen des „British Grenadier" mit allen Maschinen volle Kraft rückwärts arbeitete. Es heißt in OSA. Bd. 26, S. 54 wie folgt: „In der Praxis der Gerichte und Seeämter wird allgemein der Grundsatz vertreten, daß es verkehrt sei, beim Begegnen im Nebel ein Rudermanöver einzuleiten, bevor das andere Schiff in Sicht gekommen und seine Lage und sein Kurs ausgemacht ist. An dieser Regel ist festzuhalten, weil ein drehendes Schiff in seiner Manövrierfähigkeit beschränkt wird und weil ein einmal eingeleitetes und nachher als verfehlt anerkanntes Rudermanöver schwer wieder zu beseitigen und andererseits auch die Peilung von Schallsignalen im Nebel meist unsicher ist. Es kommt indessen auf den Einzelfall an. Im vorliegenden war aus dem wiederholt aus der gleichen Richtung achterlicher als dwars gehörten und sich ständig verstärkenden Schallsignalen die Schiffsleitung zu der festen Überzeugung gelangt, daß sich das andere Fahrzeug an Steuerbord schräg von hinten in schneller Fahrt nähere. Es konnte bei dieser, nachher als richtig bestätigten Auffassung der Schiffsleitung nicht angesonnen werden, durch Abstoppen der ohnehin geringen Fahrt untätig den weiteren Verlauf der Dinge abzuwarten. Die Verantwortung für Fahrgäste und Schiff gebot vielmehr, die Vorsichtsmaßregeln zu ergreifen, die nach der gewissenhaften Überzeugung der Schiffsleitung allein die dringende Gefahr, in der Breitseite getroffen zu werden, abzuwenden vermochte. Die Berechtigung solcher selbst von der Regel abweichenden Maßnahmen ergibt sich aus Art. 27 und 29 der SStrO. Das Seeamt ist trotz des möglichen Erfolges eines Stoppens der Auffassung, daß die Schiffsleitung der „Bremen" durch verständige Erwägungen zu dem Rudermanöver veranlaßt worden ist und daß dieses Manöver im Hinblick auf die Gefahr für die vielen Menschenleben an Bord und die beträchtlichen Werte nicht nur berechtigt, sondern auch geboten war." — Von den englischen Gerichten, die über

den Antrag auf Schadenersatz zu befinden hatten, wurde D. „British Grenadier“ für $^4/_5$ schuldig erachtet wegen zu hoher Fahrt und fahrlässiger Navigierung im Nebel, da auf das Nebelsignal vorderlicher als dwars nicht gestoppt und das vorgeschriebene Signal nicht gegeben worden war. D. „Bremen“ erhielt $^1/_5$ der Schuld, weil auf lauter werdende und querab näherkommende Nebelsignale nicht gestoppt worden war. A. D. 17. 12. 1930, Bd. 38, S. 260. — Ruder kann gelegt werden, wenn man aus fortgesetzt wiederholten oder andauernd ausbleibenden Signalen den zuverlässigen Schluß ziehen kann, daß der Mit- oder Gegenfahrer sich entfernt hat.

[14]) Bei der Beurteilung der Gefahr des Zusammenstoßens an der Abnahme der Tonstärke oder der Richtungsänderung der Nebelsignale muß die Unzuverlässigkeit des Schalles berücksichtigt werden. Vgl. Erl. 2 zu Art. 15 und Erl. 10 zu Art. 16. Wenn das Schallsignal unzweifelhaft bis achterlicher als dwars ausgewandert ist, ist die Gefahrlage des Abs. 2 entfallen.

V. Ausweichen[1]).

Gefahr des Zusammenstoßens.

Das Vorhandensein[2]) einer Gefahr des Zusammenstoßens[3]) kann, wenn die Umstände es gestatten, durch sorgfältige Kompaßpeilung[4]) eines sich nähernden Schiffes erkannt werden. Ändert sich die Peilung nicht merklich, so ist anzunehmen, daß die Gefahr des Zusammenstoßens vorhanden ist[5]).

Gedächtnisregel: Wichtigkeit der Peilung zur Erkennung der Gefahr des Zusammenstoßens. Ferner allgemein zu Art. 17 bis 27:

Ausweichen heißt mit Hilfe von Kurs, Geschwindigkeit und Signalen so navigieren, daß das nicht ausweichpflichtige Fahrzeug (Kurshalter Art. 21) unbehelligt bleibt.

Wenn ausweichpflichtig, sind die erforderlichen Manöver frühzeitig einzuleiten und ausgiebig und erkennbar durchzuführen. Auf genaues Steuern ist zu achten (nicht gieren!), besonders wenn nicht ausweichpflichtig. Des Nachts sind bei Annäherung anderer Fahrzeuge die Positionslichter auf gutes, helles Brennen zu prüfen.

Örtlich geregelte Vorschriften müssen befolgt werden, da sie nach Art. 30 den Vorrang haben. Die LSO. sieht besondere Regeln für das Fahren und Ankern vor.

Erläuterung. [1]) Engl. Steering and sailing rules. — Die Vorschriften des Abschnittes V beziehen sich nur auf in Fahrt befindliche Schiffe, die einander ansichtig sind, sie bilden ein Ganzes und schließen sich gegenseitig nicht aus. Sie enthalten aber keine erschöpfende Aufzählung aller nautischen Ausweichregeln, die in der seemännischen Praxis üblich sind. Vgl. hierzu Art. 27, der mit den Worten beginnt: „Bei Befolgung dieser Vorschriften“.

Die Ausweich- und Fahrregeln (Art. 17 bis 26) sind nach folgenden Grundsätzen aufgestellt:

a) Nähern sich zwei Fahrzeuge durch Entgegenkommen, Kreuzen, Überholen so, daß Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, so soll ein Fahrzeug handeln, das andere muß Kurs und Geschwindigkeit beibehalten. Eine Ausnahme bildet nur Art. 18, Abs. 1. — Hierzu ist zu bemerken, daß nicht nur das Ausweichen, sondern auch das Kurshalten ein Handeln darstellt. Beides sind Leistungen im Sinne des Rechtes.

b) Das Fahrzeug, das besser gestellt ist, ist zum Ausweichen verpflichtet. Das besser manövrierende Schiff geht dem weniger gut manövrierenden aus dem Wege, also der Dampfer dem Segler (Ausnahme beim Überholen Art. 24), der Raumwinder dem Beimwinder, Art. 17, 20 und 26. Ausnahme alleinfahrender Dampfer und fischender Dampfer, s. Erl. 4 zu Art. 26.

c) Rechtsfahren und nach Steuerbord ausweichen, Art. 18 und 25.

d) Schon die Gefahr des Zusammenstoßens soll verhütet werden und nicht nur der Zusammenstoß selbst, s. Gefahrklausel in Art. 17, 18, 19, 20. Wenn die Wahrscheinlichkeit eines Zusammenstoßes aber besteht und die Abwendung unmittelbarer Gefahr es notwendig macht, kann oder muß sogar von den Regeln abgewichen werden, Art. 27.

In den Abschnitt V nicht aufgenommen sind die zur Selbstverständlichkeit gewordenen nautischen Grundregeln, daß 1. alle in willkürlicher Bewegung befindlichen Fahrzeuge einem stilliegenden, der Bewegungsfreiheit beraubten Fahrzeug, sei es verankert, vertäut oder auf Grund geraten, ausweichen müssen, daß 2. das normal bewegliche Fahrzeug dem manövrierunfähigen oder manövrierbeschränkten aus dem Wege zu bleiben hat. Vgl. Erl. 11 zu Art. 4 und SWO. §§ 34, 2; 38, 2; 43, 2. — Bei den Kursen der sich einander nähernden Fahrzeuge wird unterschieden: Fahren in den Richtungen Steven auf Steven, Fahren auf kreuzenden Kursen, Überholen und überholt sein. Die Ausweichregeln der SStrO. setzen gerade Kurse voraus. Beschreibt eines der begegnenden Schiffe eine Drehung, so ändert sich dauernd die gegenseitige Peilung der Lichter, und damit entfällt auch die Möglichkeit, die Regeln der SStrO. anzuwenden. Als allgemeine Regel spricht das SeeA. Hambg. aus (vgl. OSA. Bd. 25, S. 398), daß ein drehendes Schiff vermeiden soll, entgegenkommenden Fahrzeugen in den Kurs zu fahren.

Unter Hinweis auf die Schlußbemerkungen zu Art. 9 wird nochmals erwähnt, daß den Fischdampfern kein Wegerecht zusteht, für die Fischereifahrzeuge untereinander gelten die Ausweichregeln. — Ein Schleppzug (s. Art. 3, Erl. 2) ist grundsätzlich ebenso ausweichpflichtig wie ein alleinfahrendes Schiff und hat beim Begegnen mit anderen Fahrzeugen zur Vermeidung von Zusammenstößen die für Dampfschiffe geltenden Ausweichregeln zu befolgen. Dazu werden aber mehr Raum und Zeit benötigt als vom Einzelfahrer. Wenn auch der Schleppdampfer seinen Anhang so in Gewalt haben soll, daß er alle für die sichere Führung notwendigen Manöver auszuführen in der Lage ist, muß berücksichtigt werden, daß beim Schleppen über das Heck mit dem Stoppen oder Rückwärtsschlagen die Gefahr des Unklarwerdens von Trosse und Schraube verbunden ist, ferner daß auf hoher See, wo mit langer

Trosse geschleppt wird, die Anhänge, besonders bei schlechtem Wetter, stark ausscheren oder auflaufen. S. auch Erl. 2 zu Art. 23. — Die besondere Lichterführung der Fischdampfer und Schleppzüge soll nur ihre beschränkte Manövrierfähigkeit kennzeichnen, sie gibt diesen Fahrzeugen keine nautischen Vorrechte. — Ein großer, schwerfälliger Dampfer kann bei einem Verstoß gegen die SStrO. nicht als Entschuldigung vorbringen, daß das Fahrzeug, mit dem er zusammengestoßen ist, ein kleines, handliches Boot war, das mit Leichtigkeit hätte aus dem Weg gehen können; oder daß er ein Handelsschiff ist, das regelmäßig Post und Fahrgäste befördert, während der Gegner nur ein Lustfahrzeug ist. Die SStrO. gilt auch für Jachten und andere, nicht dem Erwerb dienende Fahrzeuge. Vgl. hierzu Einleitung zur SStrO.

Für ein alleinfahrendes Kauffahrteischiff ist es, auch wenn es zum Ausweichen nicht verpflichtet ist, empfehlenswert, zu große Annäherung an Kriegsschiffsverbände jeder Art und vor allem das Kreuzen ihres Kurses zu meiden. Denn diese sind in ihren Bewegungen nicht entfernt so unabhängig wie ein alleinfahrendes Schiff. Der Versuch, die Kiellinie sich rasch bewegender Kriegsschiffe zu durchbrechen, ist ein Wagnis. Ist ein Fahrzeug zum Durchbrechen eines Verbandes gezwungen, so soll es dicht unter dem Heck eines Kriegsschiffes vorbeifahren, um dem in Kiellinie folgenden Schiffe Zeit und Platz zum Ausweichen zu lassen. — Frühzeitiges Ausweichen vor Kriegsschiffsverbänden ist besonders im engen Fahrwasser und des Nachts ratsam. Vorsicht ist in Kriegshäfen geboten, wo Sonderbestimmungen gelten, in Deutschland geregelt durch die Seepolizeiverordnungen für die einzelnen Reichskriegshäfengebiete. Auf die Bewegungen der Flugzeugträger ist zu achten, die in den Wind drehen müssen, wenn Flugzeuge aufsteigen oder niedergehen wollen. Sollte ein einzelnes Schiff unter gewissen Umständen außerstande sein, einem Geschwaderverbande oder einem Flugzeugmutterschiff rechtzeitig genug aus dem Wege zu gehen, so müssen die Vorschriften der SStrO. zur Richtschnur dienen. Auch der IntA. beschäftigte sich mit dem Ausweichen vor Kriegsschiffen, die im Geschwader fahren. Er kam zu dem Ergebnis, daß es unbillig wäre, diesen das Wegerecht zu geben. „On the other hand“, so heißt es aber in Vol. V, S. 60, „it was agreed that as a

matter of courtesy and safe navigation a single merchant ship ought not to cross a squadron, and in fact did not usually do so." — S. auch noch Erl. 3 zu Art. 13.

Der Hauptwert der Ausweichregeln liegt darin, daß durch sie feste Richtlinien geschaffen sind und beim Begegnen von Schiffen ein jedes weiß, wie sich das andere zu verhalten hat. Diese Sicherheit und damit der Wert gesetzlich festgelegter Begriffe geht verloren, wenn sich in der Praxis zu ihnen im Widerspruch stehende Gewohnheitsregeln einbürgern. Denn dann kann niemand wissen, ob der Gegenkommer nach diesen oder nach den Vorschriften des Gesetzes navigiert wird, s. auch Erl. 8 zu Art. 29. Die Ausweichregeln gelten vom gegenseitigen Sichten an bis zu dem Augenblick, in dem die Gefahr des Zusammenstoßens vorüber ist. Es ist ein anerkannter Grundsatz, daß für das gesamte Manöver des Ausweichens stets die ursprüngliche Lage maßgebend ist, die vorhanden war, als die Ausweichpflicht eintrat. Das in diesem Augenblick ausweichpflichtige Schiff bleibt auch bei einer Veränderung der Lage zueinander ausweichpflichtig.

Wenn die Voraussetzungen der nautischen Entschließung gegeben sind, müssen die erforderlichen Manöver mit Entschiedenheit vorgenommen werden, „halbe Maßnahmen" sind dann nicht am Platze. Hat der Wachhabende erkannt, daß er ausweichpflichtig ist, so muß er die Ausweichmanöver umgehend einleiten und ausgiebig durchführen, damit das andere Schiff nicht im Zweifel über seine Absichten bleibt. Die Anwendung der Schallsignale des Art. 28 darf dabei nicht vergessen werden. In vielen Fällen genügt anfangs eine geringe Kursänderung, um klar zu fahren, während man später womöglich nur noch mit Hart-Ruder und Maschinenmanövern freikommt. Durch zu spätes oder zögerndes Ausweichen sind schon zahlreiche Zusammenstöße verursacht worden. Entschlußlosigkeit oder knappe Bemessung des Ausweichmanövers rechnet zu den schwersten Verstößen gegen die nautische Vorsicht. Denn es ist einer der wichtigsten Grundsätze der seemännischen Praxis, kein Schiff ohne Not in eine schwierige Lage zu bringen. — Beim Ausweichen ist dem Gegenfahrer unausgesetzte, aufmerksame Beobachtung zu schenken und auch auf dem eigenen Schiff auf gutes Steuern zu achten. Durch Gieren wird in der Stellung der Lichter eine Änderung her-

vorgerufen und die Führung des sich nähernden Fahrzeuges unsicher gemacht. Falsche Gegenmaßnahmen können die Folge sein. Ist man Kurshalter, so verfahre man nach Art. 21. Im übrigen präge man sich die alten Seemannsregeln ein:

1. Kommt grün und rot voraus in Sicht,
   Steuerbord das Ruder, zeig rotes Licht!
2. Grün an grün, rot an rot
   geht alles klar, hat keine Not.
3. Wird rot an Steuerbord gesehn,
   so heißt es aus dem Wege gehn,
   wie du wirst manövrieren müssen,
   hast du als Seemann wohl zu wissen.
   Siehst du jedoch an Backbord grün,
   brauchst du dich weiter nicht zu mühn,
   in diesem Fall muß grün sich klaren
   und hat dir aus dem Weg zu fahren.
4. Bei Nacht wird dich jedoch vor den Gefahren
   am besten scharfer Ausguck stets bewahren,
   bleibt dann einmal kein Raum zum Drehen,
   stopp die Maschine und laß rückwärts gehen!

Im engen Fahrwasser darf das Festgeraten auf Grund keineswegs von einem energischen Ausweichmanöver abschrecken. Ein derartiges Manöver ist einem Zusammenstoß vorzuziehen und sogar unbedingt geboten, wenn es ohne nachteilige Folgen für Schiff und Ladung besonders bei Ebbzeit auf weichem sandigen Boden ausgeführt wird. Zur Abwendung oder Abschwächung eines Zusammenstoßes gilt das Werfen des Ankers unter Umständen als geeignetes Mittel. Damit wird die Fahrt gemindert und der Zusammenstoß abgeschwächt, selbst wenn der Anker nicht mehr im Grunde faßt und lediglich Kette ausrauscht, oder wenn der Anker durch den Grund gezogen wird. Das Ankerfallenlassen im letzten Augenblick ist für Nautiker kein außergewöhnliches Manöver. Wertvoll für Ankerlieger ist, daß ein mit dem Kopfe auf dem Strom oder Wind liegendes Fahrzeug bei drohender Annäherung eines anderen durch Kettestecken rückwärts bewegt werden kann, solange noch Kette an Bord ist. — Örtliche Vorschriften enthalten vielfach Änderungen und Besonderheiten der Ausweichvorschriften, z. B. für Wegerechtsschiffe, die wegen ihres Tiefganges die tiefe Fahrrinne benutzen müssen, für das Überholen auf Flüssen, für die Ausweichpflichten der Segelfahrzeuge u. a. m. Allgemein ist zu beachten,

daß „Raumgeben" ohne begrifflichen Gegensatz nicht dasselbe ist wie der fest umrissene nautische Begriff „Ausweichen". Raumgeben bedeutet nur, den für das sichere Vorbeifahren erforderlichen Platz gewähren, wenn die gegenseitige Lage an sich schon klar zeigt, wenn aber nach der Annahme des Raumgebenden aus zweckdienlichen Gründen eine Erweiterung des Passierabstandes ratsam erscheint. — Über Ausweichen und Rudergeben im Nebel s. Erl. 13 zu Art. 16.

Bei Luftschutzübungen oder im Kriege nach Aufruf des Luftschutzes treten auf Schiffen besondere Verdunkelungsmaßnahmen in Kraft, vgl. Erl. 4 zu Art. 1. Durch die verkürzte Sichtweite der abgeschirmten Positionslichter erwachsen Gefahren für die Schiffahrt. Es ist daher beim Sichten eines Lichtes in Zweifelsfällen mehr als in normalen Zeiten notwendig, rechtzeitig die Geschwindigkeit so herabzusetzen, daß man vorsichtig an den unbekannten Lichtträger herankommt, um möglichst viel Zeit für erforderlich werdende Ausweichmanöver zu gewinnen. Vgl. SeeA. Hambg., 2. 5. 1941, und ROSA., 18. 12. 1941, Zusammenstoß der Dampfer „Curityba" und „Torafire".

2) Eine solche Gefahr liegt nicht vor und ein Abweichen von den Ausweichregeln ist zulässig bei beabsichtigter Annäherung zu einem bestimmten Zwecke, z. B. Hilfeleistung in Seenot, Längsseitnehmen eines Leichters, Herstellung einer Schleppverbindung. In diesen und ähnlichen Fällen sind die Manöver eines Fahrzeuges von vornherein darauf abgestellt, einen Schaden bringenden Zusammenstoß zu vermeiden. Bei einer solchen, beiderseitig gewollten Annäherung ist es Sache der Schiffsführer, sich pflichtmäßig (vgl. Art. 29) über das Bestehen gegenseitigen Einverständnisses zu vergewissern und nach den Grundsätzen guter Seemannschaft zu verfahren; s. OSA. Bd. 27, S. 507/508. So ist es auch im Versetzdienste bei der Lotsenübergabe. — Auf die VO. über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See wird hingewiesen.

3) Die Bestimmungen über das Ausweichen beruhen auf der in der Natur der Sache begründeten maßgebenden Voraussetzung, daß man die Richtung und den ungefähren Kurs des sich nähernden Schiffes mit Bestimmtheit zu erkennen vermag. Bei sichtigem Wetter am Tage läßt sich die Gefahr des Zusammenstoßens auch ohne Peilung erkennen, da Kurs und Geschwin-

digkeit des Gegenfahrers annähernd gegißt werden können. Bei Nacht ist die Unsicherheit in der Schätzung der Entfernung von Lichtern, besonders unter verschiedenen Sichtigkeitsverhältnissen, zu berücksichtigen. Eine Erleichterung für das Erkennen der Lage eines Dampfers bietet die Stellung der beiden Dampferlichter zueinander, vgl. Erl. 12 zu Art. 2. Man betrachtet die Gefahr des Zusammenstoßens zunächst als vorhanden, sobald sich ungleiche Lichter, also rot zu grün, oder grün zu rot gegenüberstehen. — Ausweichmanöver sind solange zu unterlassen, als die Sachlage an der Stellung der Lichter nicht restlos geklärt ist. Wenn in einem solchen Falle Ausweichmanöver angeordnet werden, müssen sie so berechnet sein, daß auch bei einer irrtümlichen Beurteilung kein Zusammenstoß stattfindet. Wenn der Wachhabende eines Schiffes ein anderes in einer Stellung sichtet, die die Gefahr des Zusammenstoßens in sich schließt, er aber den Kurs nicht ausszumachen vermag, soll er keinen übereilten Entschluß fassen. Die Entdeckung allein eines Lichtes verpflichtet nicht unmittelbar, irgendeine Ausweichregel zu befolgen; aber sobald als er Gelegenheit hat, mit der von ihm zu erwartenden Sorgfalt und Fertigkeit die Lage des fremden Fahrzeuges festzustellen, wird die Vorschrift, die für den Fall anzuwenden ist, sofort bindend.

[4]) Diese Vorbemerkung zu den Ausweichregeln ist ein alter nautischer Lehrsatz. Das Verfahren der Kompaßpeilung ist nur innerhalb bestimmter Grenzen brauchbar und ein Hilfsmittel, das nicht überschätzt werden darf. Der Kurs, den der Gegendampfer anliegt, und die eigene Fahrt spielen bei der Beurteilung des Auswanderns eine große Rolle. Das Beobachten und Peilen des sich nähernden Schiffes ist nicht zu lange auszudehnen, weil unter Umständen kostbare Zeit verlorengeht und gefährliche Lagen entstehen können. Die Mehrzahl gefahrvoller Annäherungen liegt in den Peilungen recht voraus bis etwa 4 Strich an jeder Seite. — Anstatt der Kompaßpeilung kann man auch den Gegenkommer oder dessen Lichter mit einem auffälligen Punkt des eigenen Schiffes in Deckung bringen und feststellen, ob er in dieser Linie bleibt oder auswandert. Daß man hierbei den Standort nicht wechselt und das Schiff denselben Kurs anliegt, ist Voraussetzung.

[5]) Zum Schlusse ein Hinweis auf die allgemeine Rechtsregel, die bei einer durch Zusammenstoß ent-

standenen Havarie angewendet wird. Nach § 823 des BGB. ist derjenige zum Ersatz eines Schadens verpflichtet, der ihn vorsätzlich oder fahrlässig herbeigeführt (verschuldet) hat. Wer Schadenersatz fordert, hat grundsätzlich den Beweis dafür zu liefern, daß der Schadenstifter den Schaden verursacht hat und daß ihn hieran ein Verschulden trifft. Wird bei einem Zusammenstoß ein stilliegender Gegenstand beschädigt, so gilt allerdings zunächst die Vermutung, daß der Schaden schuldhaft herbeigeführt worden ist. Es ist Sache des Schadenstifters, Umstände darzutun, die ein solches Verschulden als ausgeschlossen erscheinen lassen. Gelingt ihm dies, so hat der Schadenersatz Fordernde seinerseits nach allgemeiner Beweisregel den vollen Beweis für das Verschulden des anderen zu erbringen.

Zum Begriff des „Zusammenstoßes“ gehört eine unbeabsichtigte oder unberechtigte, gewaltsame Berührung. Im Sinne der deutschen gesetzlichen Vorschriften (HGB. §§ 734 ff.) ist es nicht notwendig, daß die Schiffsrümpfe zusammenstoßen. Es genügt vielmehr, wenn voneinander unabhängige Schiffe mit irgendeinem Teile aneinanderschlagen oder sich nur schrammen, sei es mit der Takelage, sei es mit außenbords hängenden Booten, Treppen oder Ankern. SeeA. Brh., 17. 6. 1939, sagt: „Da die Netzgeschirre als Teile der Schiffe anzusehen sind, liegt in der Verwicklung der Netze durch Überfahren ein Zusammenstoß vor, für dessen Beurteilung die SStrO. anzuwenden ist.“

Artikel 17.

Sobald zwei Segelfahrzeuge[1]) sich so nähern, daß die Annäherung Gefahr des Zusammenstoßens mit sich bringt, muß das eine dem anderen, wie nachstehend angegeben, aus dem Wege gehen[2]):

a) Ein Fahrzeug mit raumem Winde muß einem beim Winde[3]) segelnden Fahrzeug aus dem Wege gehen[4]).

b) Ein Fahrzeug, welches mit Backbord-Halsen[5]) beim Winde segelt, muß einem Fahrzeuge, welches mit Steuerbord-Halsen beim Winde segelt[6]), aus dem Wege gehen.

c) Haben beide Fahrzeuge raumen Wind von verschiedenen Seiten, so muß dasjenige, welches den Wind von Backbord hat, dem anderen aus dem Wege gehen[7]).

d) Haben beide Fahrzeuge raumen Wind von derselben Seite, so muß das luvwärts befindliche Fahrzeug dem leewärts befindlichen aus dem Wege gehen.

e) Ein Fahrzeug, welches vor dem Winde segelt, muß dem anderen Fahrzeug aus dem Wege gehen[8]).

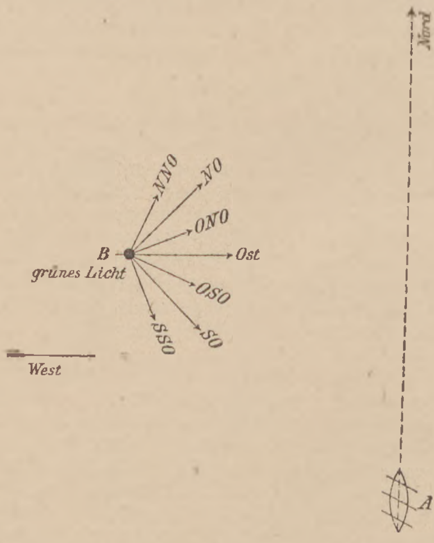
Gedächtnisregel: Grundsätzlich muß der Segler ausweichen, der sich in der günstigeren Lage befindet, bei gleichen Verhältnissen das Fahrzeug, das den Wind von Backbord hat.

Erläuterung. [1]) Art. 17 macht keinen Unterschied in der Art und Größe der sich begegnenden Segler. Art. 26 schreibt vor, daß in Fahrt befindliche Segelfahrzeuge solchen, die mit Treibnetzen, Angelleinen oder Grundschleppnetzen fischen, aus dem Wege gehen müssen. Nach Art. 24 muß auch ein Segelschiff, das einen Dampfer überholt, diesem aus dem Wege gehen. Der Begriff „Segelfahrzeug" ist in der Einleitung der SStrO. nicht erläutert. Vgl. auch Erl. 16 zu Art. 15 über die Einteilung der Segelschiffe mit Bezug auf die Nebelsignale.

[2]) Die Seglerregeln bewegen sich innerhalb der durch die Windrichtung gezogenen Grenzen. Grundsätzlich muß das Fahrzeug ausweichen, das sich in der günstigeren Lage befindet. Der Vormwinder hat allen Seglern auszuweichen, der Raumwinder dem Beimwinder. Denn der Beimwinder vermag den Kurs nur nach einer Seite zu ändern, während der Raumwinder schon mehr oder weniger Spielraum nach beiden Seiten hat. Der Vormwinder vollends kann ohne Schwierigkeiten und gleich gut nach jeder Seite ausweichen. Wenn die Verhältnisse gleich sind, muß das Fahrzeug aus dem Wege gehen, das den Wind von Backbord hat. Für Schiffe, die über denselben Halsen beim Winde segeln, fehlt es an einer Vorschrift. — Wenn nicht ganz besondere Umstände vorliegen, soll man nach Art. 22 verfahren und den Bug des Gegenseglers nicht kreuzen, sondern hinter ihm herumhalten. Besteht die

Verpflichtung zum Ausweichen, so sind alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen; es ist nicht nur das Ruder zu legen, sondern, wenn zur Erhöhung der Manövrierfähigkeit erforderlich, sind Segel zu setzen oder herunterzuwerfen, die Brassen zu bedienen und Schoten aufzufieren.

Bei Nacht sind Fälle denkbar, wo man von den Regeln im Stich gelassen wird, weil die Seitenlichter allein ein sicheres Ausmachen der Lage des Gegenseglers nicht ermöglichen, s. Zeichnung. Schwierigkeiten können beim Erkennen entstehen, z. B. ob ein Fahrzeug beim Winde oder mit raumem Winde segelt. Dauernde



aufmerksame Beobachtung eines gesichteten Lichtes ist daher dringende Notwendigkeit. — Eine ausführliche Beschreibung aller vorkommenden Fälle mit zahlreichen Beispielen aus der Segelschiffszeit des vorigen Jahrhunderts findet man in MCS., S. 352—361, bei Fuhrmann, S. 182 ff., und bei Prien, S. 315—324.

Angenommen, ein Schiff A, das bei Westwind Nord steuert, also mit raumem Winde segelt, sichte etwa vier Strich an Backbord das grüne Licht eines anderen

Seglers B. Wiederholte Beobachtung ergibt, daß die Peilung sich nicht ändert; welches von den beiden Schiffen muß ausweichen?

Da das grüne Licht von B zehn Strich des Horizonts beleuchtet, kann B alle Kurse zwischen NNO und etwa SO½O anliegen. Steuert B einen Kurs zwischen NNO und O, so hat er ebenso wie A raumen Wind von Backbord und muß, da er luvwärts steht, ausweichen. Steuert B aber O, so muß er als vor dem Wind laufendes Schiff aus dem Wege gehen. Steuert B einen Kurs, der südlich von O liegt, so hat er den Wind von Steuerbord, und A muß ausweichen, B dagegen durchliegen.

[3]) Die SStrO. erläutert die Begriffe „Beimwinder", „Raumwinder" und „Vormwinder" nicht, sondern überläßt ihre Feststellung der seemännischen Praxis. Ein Schiff mit Schonertakelage kann dichter an den Wind gebracht werden als ein rahgetakeltes Segelschiff, das im allgemeinen mit 6—7 Strich am Winde liegt. Gaffelschoner liegen mit 5 Strich, Segeljachten mit noch weniger am Winde. Man unterscheidet „dicht oder hart bei dem Wind", wenn die Rahen scharf angebraßt sind, und „voll und bei", wenn auch die oberen Segel gut voll stehen und der Wind bis zu 7 Strich (von vorn nach der Seite hin gerechnet) einkommt. In diesem Falle kann der Beimwinder noch etwas anluven. — Nicht nur ein Schiff, das den Wind platt von achtern hat, segelt vor dem Winde, sondern jedes Schiff, dessen anliegender Kurs mit der Windrichtung einen Winkel bis zu zwei Strich an jeder Seite von achtern bildet. Mit raumem Winde segelt ein Schiff, das weder beim Winde liegt noch vor dem Winde segelt. Es wird natürlich schwierig, in Grenzfällen zu unterscheiden, ob ein Schiff vor dem Winde oder mit raumem Winde, ebenso ob es mit raumem Winde oder bei dem Winde segelt. — Die Internationalen Wettsegelbestimmungen, deren Ausweichregeln mit den Vorschriften der SStrO. übereinstimmen, sehen eine Jacht dann als beim Winde segelnd an, wenn sie so hoch am Winde liegt, daß sie guten Fortgang beim Aufkreuzen erzielen kann. Darin liegt unstreitig eine Einengung des Begriffes.

[4]) Als lehrreiches Beispiel vgl. OSA. Bd. 19, S. 522, Zusammenstoß der Viermastbark „Pommern" mit der Viermastbark „Engelhorn" bei Helgoland.

[5]) In Art. 17 kennt die SStrO. die Benennung der Halsen nur für die „beim Winde" segelnden Schiffe, vgl.

aber Art. 15 c, Nebelsignale für Segelfahrzeuge in Fahrt. — Ein beigedrehtes Segelschiff ist trotz seiner Hilflosigkeit einem Fahrzeug, das beim Winde segelt, im Sinne des Art. 17 gleichzuachten.

[6]) Das mit Steuerbord-Halsen beim Winde segelnde Fahrzeug ist Kurshalter, d. h. es muß am Winde liegenbleiben. In der Praxis gilt allgemein die Regel, daß man bei Nacht nur dann vor einem mit Steuerbord-Halsen bei dem Wind liegenden Schiff vorüber darf, wenn das Licht jenes Schiffes sich mindestens 4 Strich in Lee befindet. Aus OSA. Bd. 7, S. 377.

[7]) Die Ausweichregeln unter b) und c) bedürfen von rein seglerischen Gesichtspunkten noch einer Ergänzung. Ob ein sich auf kreuzendem Kurse näherndes anderes Segelfahrzeug nach diesen Bestimmungen noch beim Winde oder schon mit raumem Winde segelt, kann nicht auf den Strich genau erkannt, sondern nur annähernd geschätzt werden. Daher gewinnt für das Fahrzeug, das mit Backbord-Halsen segelt, der Grundsatz, daß bei annähernd gleich günstigen Verhältnissen der Segler ausweichpflichtig ist, bei dem der Wind von Backbord einkommt, für jeden Fall, in dem auch nur ein Zweifel möglich ist, die ausschlaggebende Bedeutung. Das mit Backbord-Halsen segelnde Fahrzeug hat daher genau so, wie es in Art. 24, Abs. 3 der SStrO. für einen ähnlichen Fall gefährlicher Annäherung dem auflaufenden Fahrzeug zur Pflicht gemacht ist, im Zweifel anzunehmen, daß es dem mit Steuerbord-Halsen segelnden Fahrzeug aus dem Wege zu gehen hat. S. auch Zusammenstoß zweier Lotsenschoner in der Nordsee vor der Weser, OSA. Bd. 20, S. 526/529.

[8]) Bei Nacht ohne weiteres allen Segelfahrzeugen, die bis zu 4 Strich von vorn peilen und im Wege sind. Ohne langes Zögern ist ausreichend Kurs zu ändern und hinter dem anderen Segler herumzufahren. Ist die Peilung achterlicher als 4 Strich, so kann eine abwartende Haltung eingenommen und festgestellt werden, was der Gegensegler anliegt.

Artikel 18[1]).

Sobald zwei Dampffahrzeuge[2]) sich in gerade entgegengesetzter[3]) oder beinahe gerade entgegengesetzter[4]) Richtung so nähern, daß die Annäherung Ge-

fahr des Zusammenstoßens mit sich bringt, muß jedes seinen Kurs nach Steuerbord ändern[5]), damit sie einander an Backbordseite passieren.

Diese Vorschrift findet nicht Anwendung, wenn zwei Dampffahrzeuge, sofern sie beide ihren Kurs beibehalten, frei voneinander passieren müssen[6]).

Sie findet daher nur dann Anwendung, wenn bei Tage jedes der Fahrzeuge die Masten des anderen mit den seinigen ganz oder nahezu in einer Linie sieht, und wenn bei Nacht jedes der Fahrzeuge in solcher Stellung sich befindet, daß beide Seitenlichter des anderen zu sehen sind[7]).

Sie findet keine Anwendung, wenn bei Tage das eine Fahrzeug sieht, daß sein Kurs vor dem Bug durch das andere Fahrzeug gekreuzt wird, oder wenn bei Nacht das rote Licht des einen Fahrzeuges dem roten des anderen, oder das grüne Licht des einen Fahrzeuges dem grünen des anderen Fahrzeuges gegenübersteht, oder wenn ein rotes Licht ohne ein grünes oder ein grünes Licht ohne ein rotes voraus in Sicht ist, oder wenn beide farbigen Seitenlichter gleichzeitig, aber anderswo als voraus in Sicht sind[8]).

Gedächtnisregel: Zwei Steven auf Steven aufeinander zulaufende Dampffahrzeuge passieren sich nach beiderseitiger Kursänderung nach Steuerbord an der Backbordseite.

Erläuterung. [1]) Dieser Artikel enthält die sogenannte Stevenregel und bildet die Ergänzung zu Art. 19 (Bordregel). Die Ausweichvorschriften, die sich mit Dampffahrzeugen untereinander befassen, setzen voraus, daß diese auch Fahrt durch das Wasser machen.

[2]) Dampffahrzeuge im Sinne dieses Artikels sind auch Schleppzüge, s. Erl. 1, 4. Abs., zu dem Abschnitt „Ausweichen“. Art. 18 gilt auch für fischende Dampfer.

[3]) D. h. Steven auf Steven (engl. meeting end on).

[4]) „Gerade entgegengesetzt“ bezieht sich auf die Verlängerung der Kiellinien beider Schiffe, „beinahe gerade entgegengesetzt“ läßt Spielraum für das Gieren der

Fahrzeuge zu. Die Übergangsstelle, wo es zum „kreuzenden Kurs“ kommt und nach Art. 19 zu verfahren ist, läßt sich genau nach Graden oder Strichen nicht festlegen, das muß die jeweilige Lage ergeben.

[5]) Dies ist die einzige Ausweichregel, die eine bestimmte und allein zulässige Ruderlage vorschreibt. Lediglich in diesem Sonderfall (zwei Dampfer auf Gegenkurs) beteiligen sich beide Schiffe am Ausweichmanöver, während in allen anderen Fällen (abgesehen von Art. 21 Anm.) das eine Schiff ausweicht und das andere Kurs und Geschwindigkeit beibehält. Da schon durch geringe Kursänderung der Abstand beim Vorbeifahren vergrößert werden kann, vermeide man auf hoher See jede gefährliche Annäherung. Wenn die Dampfer beinahe Steven auf Steven aufeinander zu liegen, muß das Ausweichmanöver nach Steuerbord rechtzeitig angesetzt werden. Es ist darauf zu achten, daß gleißendes Sonnenlicht, das auf spiegelglatter See in der Richtung des Kurses auf das Wasser fällt, das menschliche Auge blendet und daher ein sich nähernder Dampfer oft spät gesichtet wird. Der Gegenkommer darf nicht durch Zögern über die Absicht zum Ausweichen im unklaren bleiben. Ein ganz unschlüssiges Unterfangen ist es, das Ruder erst nach der einen und dann nach der anderen Seite zu legen. Im verspäteten Ausweichen und in zu knapper Bemessung der Kursänderung liegt immer ein grober Fehler. Hat man Kurs geändert, so halte man, wenn der Gegenfahrer bei Nacht noch beide Seitenlichter zeigt, entschlossen an dieser Kursänderung fest und drehe gegebenenfalls noch mehr nach der eingeschlagenen Richtung ab. Der Dampfer, der Steuerbord-Ruder gegeben hat, darf mit Recht erwarten, daß der sich nähernde Gegenkommer ebenfalls dieser Vorschrift gemäß handelt. Entsteht aber durch das Verhalten des Gegenkommers eine bedenkliche Lage, so stoppe man einfach die Maschine, auf keinen Fall ändere man dann Kurs nach der anderen Seite mit der Absicht, dem Gegner das andere Seitenlicht zu zeigen. Dadurch sind schon häufig Zusammenstöße verursacht worden.

Von Wichtigkeit bei der Ausführung der Ausweichmanöver ist die Abgabe der Schallsignale nach Art. 28. In engen Fahrwassern und auf den Seewasserstraßen geht die Vorbeifahrt im nahen Abstande vor sich, ohne daß eine Gefahr des Zusammenstoßens dabei

empfunden wird. Das Halten der rechten Fahrwasserseite, wie in Art. 25 vorgeschrieben, bringt die Kursänderung von selbst mit sich. Ein Zusammenstoß kann drohen, wenn sich die einander nähernden Dampfer in derselben Fahrwasserhälfte befinden; in einem solchen Falle muß das eine Schiff sofort die ihm zustehende Seite aufsuchen. Vgl. Erl. 6 zu Art. 25.

[6]) Nach menschlicher Berechnung unter Berücksichtigung aller Umstände, die auf den Kurs einwirken können, wie z. B. Wind und Strömung. Ebenso ist die nach Art. 25 innezuhaltende Fahrtrichtung maßgebend. Kursänderungen, die in solchen Fällen keine Ausweichmanöver darstellen, brauchen nicht nach Art. 28 angezeigt zu werden.

[7]) Aus der Stellung der beiden Topplichter allein lassen sich die Lage des entgegenkommenden Dampffahrzeuges und die von ihm ausgeführten Kursänderungen ungefähr erkennen. Bevor die Seitenlichter gesichtet sind, weiß der WO. schon, wie er sich zu verhalten hat. Vgl. Erl. 12 zu Art. 2.

[8]) Die beiden letzten Absätze erklären die Anwendbarkeit des Artikels und das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein der Gefahr des Zusammenstoßens. Die Stellung der Fahrzeuge zueinander, in der das rote Licht gut frei an Backbord und das grüne Licht gut frei an Steuerbord gesehen wird, kann als die Sicherheitsstellung bei der Begegnung zweier Dampfschiffe bezeichnet werden. Stehen ungleiche Lichter einander gegenüber, so ist dies stets als Gefahrsignal zu betrachten. Ist ein rotes oder ein grünes Licht allein recht voraus in Sicht, so ist das andere Fahrzeug im Begriff, den Kurs des eigenen zu kreuzen. Sind anderswo als voraus beide farbigen Lichter in Sicht, so liegt das eigene Schiff auf kreuzendem Kurse. Die letzten beiden Stellungen, die unter Art. 19 und 21 fallen, sind gefahrlos, sofern die beteiligten Dampffahrzeuge genügend weit voneinander entfernt sind.

Artikel 19.

Sobald die Kurse[1]) zweier Dampffahrzeuge sich so kreuzen[2]), daß die Beibehaltung derselben Gefahr des Zusammenstoßens mit sich bringt[3]), muß dasjenige Dampffahrzeug[4]) aus dem Wege gehen[5]), welches das andere an seiner Steuerbordseite hat[6]).

Gedächtnisregel: Wer den anderen an Steuerbord hat, muß ausweichen.

Erläuterung. 1) Maßgebend ist der Kurs, der anliegt, wenn das Ausweichen zur Pflicht wird. Vgl. auch Erl. 3 zu Art. 21. — Art. 19 setzt voraus, daß der Kurs, also die von dem anderen Dampfer zur Zeit innegehaltene Fahrtrichtung, erkannt wird. Bei unsichtigem Wetter ist nach Art. 21 Anm. und nach Art. 27 und 29 zu handeln.

2) Die Kurse kreuzen sich, wenn ihre Verlängerungslinien sich in einem Schnittpunkt treffen. Nicht hierher gehören die Fälle des Art. 18 und 24. Ein Fahrzeug, das sich einem anderen aus einer Richtung her nähert, die 2 Strich achterlicher als dwars liegt, ist ein überholendes. — Die Vorschrift ist nicht nur auf hoher See, sondern auch in den Fällen zu befolgen, in denen sich zwei Dampffahrzeuge aus verschiedener Richtung auf kreuzenden Kursen einem Feuerschiff, einem Kap oder einem anderen Punkte nähern, an dem jedes von ihnen im gewöhnlichen Verlauf der Navigierung Kurs ändern muß. Auch beim Auslaufen aus Hafeneinschnitten in den Hauptstrom bilden die Art. 19, 21, 22, 23 und 25 die Grundlage für die Navigation. SeeA. Br'haven, 12. 2. 1942, sagt anläßlich eines Zusammenstoßes zwischen einer Tjalk und einem Fischdampfer in der Wesermünder Geesteeinfahrt: „Bei kreuzenden Kursen findet Art. 19 auch in engen Revieren, bei Hafenabzweigungen usw. Anwendung, wenn die Vorschriften der SWO. dem nicht widersprechen." — Man kann sich nicht über diese Ausweichregeln hinwegsetzen, indem man sagt, alle diese Regeln passen nicht, und daher muß nach allgemeinen nautischen Grundsätzen navigiert und ohne weiteres Art. 27 und 29 angewendet werden. In Flußkrümmungen erscheinen die Kurse sich nähernder, entgegenkommender Dampfer vorübergehend als kreuzende, während tatsächlich kreuzende Kurse auch bei verkehrter Lichterstellung zueinander gar nicht vorliegen. Art. 19 ist in einem solchen Falle nicht anwendbar. S. Erl. 5 und 6 zu Art. 25.

3) Kurs und Geschwindigkeit des Gegners sind durch Peilung zu beobachten. Vgl. Erl. 3 und 4 zu dem Abschnitt „Ausweichen". — Hierbei ist zu berücksichtigen, daß bei einem Kurs auf ein Lotsenboot oder eine Anlegestelle mit Verminderung der Fahrt oder Stoppen gerechnet werden muß.

4) Es sei nochmals erwähnt, daß auch Schleppzüge und Fischdampfer ihrer Ausweichpflicht nachkommen müssen; sie besitzen keine nautischen Vorrechte.

5) Art. 19 in Verbindung mit Art. 22 ergibt, daß das ausweichpflichtige Schiff in der Regel nicht nach Backbord ausweichen soll, vgl. OSA. Bd. 27, S. 204 ff. — Man kann auch Art. 23 anwenden, ohne seinen Kurs zu ändern. Dieses Verfahren hat bei Nacht den Nachteil, daß das andere Dampffahrzeug das Vorhaben des Ausweichpflichtigen nicht deutlich erkennen kann. — Beabsichtigt man, mit Backbord-Ruder durch Kreuzen des Buges aus dem Wege zu gehen, so bedenke man stets, daß man Kurs und Geschwindigkeit sowie Entfernung des Gegners nicht kennt und daher beim Anlegen des Ausweichmanövers nur auf Schätzung angewiesen ist. Dieses Manöver ist besonders bei Nacht nicht ungefährlich und beunruhigt das nach Art. 21 zum Kurshalten verpflichtete Fahrzeug stets. — Ist man aber aus bestimmten Gründen gezwungen, den Bug des anderen Dampfers zu kreuzen, so kommt es auf schnelles Schneiden der Kurslinie an. Wie in Erl. 2 schon geschehen, wird hier nochmals betont, daß Art. 19 vorbehaltlich örtlicher Sonderbestimmungen auch auf Revieren und in Häfen gilt. S. OSA. Bd. 16, S. 506/561. — Der Kurs braucht kein gerader, sondern kann gegebenenfalls ein gekrümmter sein, vgl. ROSA., 14. 4. 1943, Zusammenstoß im Hafen von Norddeich.

Wenn auf einem Revier des Nachts überraschend ein rotes Seitenlicht an Steuerbord gesichtet wird und wegen der Nähe des Ufers und der Peilung des anderen Fahrzeuges ein Ausweichen nach Steuerbord (vgl. Erl. 6) unmöglich ist, ist es richtiger, sofort die Fahrt aus dem Schiff zu bringen und nach Art. 23 zu verfahren, als zu versuchen, mit Backbord-Ruder freizukommen; vgl. SeeA. Hambg., 24. 10. 1934, Zusammenstoß zwischen D. „Steinhöft" und MS. „Amanda". — Es ist immer ein gefährliches und deshalb nach Möglichkeit zu vermeidendes Manöver, auf dem Revier zum Zwecke des Ausweichens Backbord-Ruder zu geben, solange nicht Gewißheit darüber besteht, ob ein an Steuerbord voraus gesichtetes weißes Licht zu einem Mitfahrer, Ankerlieger oder aber Gegenkommer gehört. Ist es das Dampferlicht eines auf die falsche Fahrwasserseite verirrten Gegenkommers, dessen Seitenlichter erst später herauskommen, dann ist jedes Backbord-Manöver falsch, und es kommt, wenn überhaupt,

nur ein Ausweichen nach Steuerbord in Betracht. Aus ROSA., 18. 12. 1941, Zusammenstoß zwischen den Dampfern „Curityba“ und „Torafire“ auf der Unterelbe.

[6]) Es ist also auszuweichen vor Dampfern mit kreuzendem Kurse an der Steuerbordseite. Bei Nacht ist nach der Vorschrift dieses Artikels zu handeln, wenn man an Steuerbord von voraus bis 2 Strich achterlicher als dwars (vgl. Erl. 2) das rote Licht eines Dampfers sichtet, das wenig oder gar nicht auswandert. Wenn der WO. die Verpflichtung zum Ausweichen erkannt hat, wende er die in der Praxis bewährte Regel an und drehe mit Steuerbord-Ruder auf den anderen Dampfer zu, um unter seinem Heck zu passieren. Dies muß um so eher geschehen, je vorderlicher das rote Licht gesichtet wird. Denn durch Hindrehen auf den Gegenfahrer entfernt man sich vom Kreuzungspunkt der Kurse und nähert diesen Punkt dem Kurshalter. Die Drehung muß deutlich erkennbar durchgeführt werden, damit der Gegner bald das rote Licht des abhaltenden Dampfers zu sehen bekommt. Durch rechtzeitiges Rudergeben und Anzeigen des Ausweichmanövers mit einem Ton nach Art. 28 wird die Sachlage geklärt und jede Gefahr beseitigt. Auf keinen Fall darf man das Ruder zu früh stützen. Man halte den anderen Dampfer etwa einen Strich an Backbord, bis jegliche Zusammenstoßgefahr vorüber ist und man wieder Kurs anliegt. S. vorhergehende Erl. — Hat man den Gegendampfer in einer Peilung, die der Dwarsrichtung naheliegt, und sind gleichzeitig die Kurse wenig voneinander verschieden, so ist eine volle Drehung nach Backbord als Ausweichmanöver vorzuziehen. Man hüte sich aber davor, durch zu geringe Kursänderung und einfaches Mitlaufen den Gegner loswerden zu wollen. — In Abschnitt V. Ausweichen, Erl. 1 wird im Absatze über Annäherung an Kriegsschiffsverbände vor dem Kreuzen des Kurses zusammenfahrender Kriegsschiffe gewarnt.

Artikel 20.

Sobald ein Dampffahrzeug und ein Segelfahrzeug[1]) in solchen Richtungen fahren[2]), daß die Beibehaltung derselben Gefahr des Zusammenstoßens mit sich bringt[3]), muß das Dampffahrzeug dem Segelfahrzeug aus dem Wege gehen[4]).

Gedächtnisregel: Der Dampfer weicht dem Segler aus.

Erläuterung. [1]) Art. 20 geht von der Grundregel aus, daß das besser gestellte und manövrierfähigere Fahrzeug dem weniger gut manövrierenden aus dem Wege gehen soll. Das Segelfahrzeug muß aber als überholendes Fahrzeug ausweichen, vgl. Art. 24. — Örtliche Verordnungen schreiben im Gegensatz zu diesem Artikel dem Segelfahrzeug die Ausweichpflicht dem Dampfer gegenüber vor oder erleichtern sie dem Dampfer. Denn in engen Fahrwassern ist es schwierig und häufig sogar gefährlich, wenn ein tiefgehender Dampfer von beträchtlicher Länge vor einem kleineren Segelfahrzeuge Ausweichmanöver machen soll, während dieses mit Leichtigkeit damit fertig wird. Umkehrung der Ausweichpflicht s. SWO. §§ 56, 11; 58, 13 und 14 c; 75, 13 a; 76, 8. — In OSA. Bd. 17, S. 668 heißt es: „Wenn infolge der Fahrwasserverhältnisse der Dampfer zur Verhütung des drohenden Zusammenstoßes allein nicht mehr in der Lage war, hätte seinerseits das Segelschiff das Ausweichmanöver des Dampfers durch rechtzeitiges Überlegen des Ruders unterstützen müssen, zumal die abgegebenen Kurssignale bei gehöriger Aufmerksamkeit auch auf dem Schoner gehört worden sein mußten. Die Schiffsleitung des Schoners hat jedoch zur Abwendung der Gefahr, wozu sie nach Überzeugung des Seeamts imstande war, nichts getan und somit den Zusammenstoß, an dem nach den Ausführungen der Schiffsleitung des Dampfers kein Verschulden beizumessen war, herbeigeführt.“ — Unter Berücksichtigung des Umstandes, daß kleine Segelfahrzeuge auch außerhalb des betonnten Fahrwassers die für ihren Tiefgang genügenden Wassertiefen ausnutzen können, kann ein Hinaussegeln des Seglers über den Tonnenstrich ein Gebot nautischer Vorsicht sein, besonders wenn am Tage bei sichtigem Wetter ein Dampfer entgegenkommt, der durch anderweite Schiffahrt in seinen Manövern beengt ist oder bereits ein Ausweichmanöver signalisiert hat. — Bei einem Motorsegler, der nur unter Segel fährt, ist zu beachten, daß die Schraube die Manövrierfähigkeit behindert. Dies tritt besonders in Erscheinung, wenn das Fahrzeug beim Winde segelt oder über das Stag geht.

[2]) Ein Dampfer, der beigedreht gegen die See andampft, ohne merkliche Fahrt durch das Wasser zu

machen, fällt natürlich unter die Vorschrift dieses Artikels, ebenso ein Segelschiff in Windstille, ebenso ein Fischdampfer, der vor seinem Netz treibt. — Über das Anbieten von Lotsen durch Segelfahrzeuge, wie es besonders im Englischen Kanal und in der Nordsee üblich war, über die durch die gewollte Annäherung entstehende Zusammenstoßgefahr und über die Ausweichpflicht schreibt Fuhrmann folgendes: „Segellotsenfahrzeugen gegenüber ist es üblich, daß Dampfer ihren Kurs beibehalten, selbst wenn es offensichtlich ist, daß sie keinen Lotsen verlangen. Bei Nacht ist ein solches Verhalten der Dampfer schon deshalb nötig, weil es unmöglich ist, aus dem einzelnen weißen, über den ganzen Horizont sichtbaren Masttopplicht den Kurs eines Lotsenseglers auszumachen. Zeigt der Lotsenkutter dann wirklich ein Seitenlicht, so kann der Dampfer aus der Farbe desselben erkennen, daß der Lotsenkutter seinerseits schon aus dem Wege gegangen ist. Aber auch bei Tage ist das Kurshalten der Dampfer den Segellotsenfahrzeugen gegenüber gerechtfertigt, und zwar aus folgenden Gründen: Das Lotsenfahrzeug bietet seine Dienste an, indem es auf das betreffende Schiff zu hält und durch die absichtliche Annäherung die Gefahr des Zusammenstoßens schafft; folglich hat es diese wieder zu beseitigen und dem Dampfer aus dem Wege zu fahren.“ — Vgl. die Ausführungen OSA. Bd. 6, S. 626/628. — Anders sind die Vorgänge, wenn ein Dampfer zu erkennen gegeben hat, daß er einen Lotsen an Bord zu nehmen oder abzugeben wünscht, und das auf Station diensttuende Lotsenfahrzeug ansteuert. S. Erl. 2 zu Ausweichen.

[3]) Die Vorschrift verlangt, daß der Dampfer, sobald er sich einem Segelfahrzeug in entgegengesetzter Richtung oder auf kreuzendem Kurse nähert, mit der größten Sorgfalt die Bewegungen des Segelschiffes verfolgt, damit er in der Lage ist, rechtzeitig alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Zusammenstoßens zu treffen. Besonders beim beabsichtigten Kreuzen des Buges ist zu bedenken, daß die Geschwindigkeit eines Seglers vom Wechsel der Windstärke abhängig und daher weniger gleichmäßig ist als die eines Dampfers. Vielfach wird die Geschwindigkeit eines Seglers unterschätzt. Das Segelfahrzeug ist Kurshalter und darf die Ausweichmanöver des Dampfers nicht durch unvorherzusehende Bewegungen, wie z. B. durch Wenden oder Halsen, erschweren. Eine absichtliche Vermehrung

oder Verminderung der Fahrt durch Beisetzen oder Kürzen von Segeln ist ebenfalls ein Fehler. In böigem Winde steuern die Segler unsicher und gieren vor dem Winde hin und her, bei dem Winde haben sie bei stürmischem Wetter sehr große Abtrift. Unter Hinweis auf diese Möglichkeiten haben die Seeämter den Dampfernautikern wiederholt nahegelegt, beim Insichtkommen eines Seitenlichtes eines in der Gefahrenzone befindlichen Segelfahrzeuges eindeutig und ausgiebig Ruder zu legen und von vornherein so weit aus dem Wege zu gehen, daß jede Gefahr des Zusammenstoßens vermieden und der Segelschiffsführer nicht im Zweifel darüber gelassen wird. Vgl. auch Erl. 6 zu Art. 12.

[4]) Ob der Segler beim Winde liegt, mit raumem Winde oder vor dem Winde segelt, ist für den Dampfer insofern belanglos, als er unter allen Umständen ausweichen muß. Die Manöver sind dem Ermessen des Dampferführers anheimgegeben. Wenn der Dampfer mit gestoppter Maschine liegt, muß er Fahrt aufnehmen, um seiner Ausweichpflicht genügen zu können. Wenn sich ein Vormwinder einem Dampfer auf Gegenkurs nähert, braucht der Dampfer nicht nach den Regeln des Art. 18 zu verfahren, er kann vielmehr nach der Seite ausweichen, die ihm am besten paßt. Das Segelfahrzeug ist in diesem Falle Kurshalter. Wird ein Dampfer von einem Segelschiff überholt, so ist er nach Art. 24 und 21 verpflichtet, Kurs und Geschwindigkeit beizubehalten. Auch Schleppzüge müssen ihrer Ausweichpflicht nachkommen. Eine Ausnahme macht § 38 der SWO., nach dem einem außergewöhnlichen Schleppzuge alle in Fahrt befindlichen Fahrzeuge (also auch Segelfahrzeuge) aus dem Wege gehen müssen. — Aus OSA. Bd. 13, S. 504: „Es ist leichter und tunlicher, einem oder mehreren im Fahrwasser segelnden Fahrzeugen auszuweichen, wenn man langsam, als wenn man mit voller Kraft fährt, weil man im ersten Falle mehr Zeit und Raum zum Ausweichen hat als im anderen. Namentlich muß dies dann gelten, wenn man einer größeren Anzahl dicht beieinander liegender Fahrzeuge ausweichen muß, wie solches vorliegend mit einer Fischerflotte der Fall war."

Artikel 21.

In allen Fällen[1]), wo nach diesen Vorschriften[2]) eins von zwei Fahrzeugen dem anderen aus dem Wege zu

gehen hat, muß das letztere seinen Kurs[3]) und seine Geschwindigkeit[4]) beibehalten[5]).

Anmerkung: Wenn jedoch infolge von dickem Wetter oder aus anderen Ursachen[6]) zwei Fahrzeuge einander so nahe gekommen sind, daß ein Zusammenstoß durch Manöver des zum Ausweichen verpflichteten Fahrzeuges allein nicht vermieden werden kann[7]), so soll auch das andere Fahrzeug so manövrieren, wie es zur Abwendung eines Zusammenstoßens am dienlichsten ist (vgl. Artikel 27 und 29)[8]).

Gedächtnisregel: Wenn nicht ausweichpflichtig, ist Kurs und Geschwindigkeit beizubehalten. Hiervon nur bei unmittelbarer Gefahr abweichen!

Erläuterung. [1]) Wie die anderen Ausweichregeln, so läßt auch dieser Artikel Ausnahmen zu; sie ergeben sich aus Art. 27 und 29, sowie aus der Anmerkung; s. auch Erl. 1 zu Art. 27.

[2]) Dazu gehören nicht nur die Art. 17 bis 20, sondern auch 24 und 26.

[3]) Kurs ist die Verlängerung des bisherigen Weges des Schiffes durchs Wasser, die Fahrtrichtung, die zu einem bestimmten Zeitpunkt tatsächlich innegehalten wird. Auf offener See heißt demnach „Kurs halten" in gerader Linie weitersteuern, mag zu diesem Zwecke das Ruder nicht bewegt oder spielen gelassen werden. Ein Kurs im Sinne dieser Vorschrift kann nur dort als nicht vorhanden gelten, wo die nautische Sachlage keine zuverlässigen Rückschlüsse auf den weiteren Verlauf der Schiffsbewegung gestattet. Ein Kurs, der die Anwendbarkeit dieses Artikels bedingt, ist auch vorhanden, wenn das Schiff sich in einer Flußbiegung in einer Drehung befindet. In einem solchen Falle ist nicht gemeint, daß das Schiff den Kurs beibehält, den es beim Sichten anliegt, es muß vielmehr der Krümmung des Fahrwassers folgen und so weitersteuern, als ob das andere Fahrzeug nicht in Sicht wäre, s. auch Erl. 6 zu Art. 25. „Kurs halten" heißt, keine Schiffsbewegungen machen, die man in Abwesenheit anderer Fahrzeuge vorzunehmen keinen Anlaß gehabt hätte. Daher handelt im Sinne dieser Vorschrift ein Fahrzeug richtig, wenn

es beim Runden eines Vorgebirges (s. auch Erl. 2 zu Art. 19) ständig seinen Kurs nach einer Seite weiter-ändert. — Von einem Kurse im Sinne dieses Artikels kann aber nicht gesprochen werden, wenn sich das Schiff in einer Wendung im Hafen oder Drehung auf hoher See befindet, deren Zweck und weiterer Verlauf dem Gegenfahrer nicht erkennbar sind, z. B. Drehen zur Bestimmung der Deviation von mehreren Kompaßstrichen oder zur Funkbeschickung. Auf den Seewasserstraßen ist ein kompaßregulierendes Fahrzeug erkennbar, vgl. SWO. § 15, 2. — Beim Kurshalten ist auf gutes Steuern zu achten. Durch Gieren verursachtes Abweichen vom Kurse ist nicht als Kursänderung aufzufassen, es muß aber nach Möglichkeit unterbleiben, damit bei der anderen Schiffsführung keine Mißverständnisse entstehen.

4) Ermäßigung oder Steigerung der Geschwindigkeit ist unzulässig, hiermit auch das Setzen oder Wegnehmen von Segeln auf Segelschiffen. Ausnahmen sind nicht nur erlaubt, sondern sogar notwendig beim Überholen im engen Fahrwasser, vgl. SWO. § 31, 3. Ebenfalls darf die Geschwindigkeit verlangsamt werden, wenn sich das Schiff seinem Ziele nähert oder eine Lotsenstation ansteuert, und diese Umstände dem ausweichpflichtigen Schiff erkennbar sind. Das Übernehmen eines Lotsen gehört zur Navigierung, mit der ein Fahrzeug mit Kenntnis des andern zur Zeit beschäftigt ist.

5) Das „Kurshalten“ ist ebenso ein Handeln im Sinne des Gesetzes wie das „Aus-dem-Wege-Gehen“; es unterstützt und sichert die Erfüllung der Ausweichpflicht. Daher muß die Vorschrift streng beachtet werden; denn das ausweichpflichtige Fahrzeug kann nur dann sachgemäß handeln und mit Sicherheit für das Gelingen seines Manövers einstehen, wenn das Fahrzeug, dem ausgewichen wird, keine störenden Maßnahmen (Änderung des Kurses oder der Geschwindigkeit) vornimmt. S. auch Erläuterungen zur Abschnittsüberschrift „Ausweichen“. — Kurs und Geschwindigkeit solange beizubehalten wie möglich, ohne unmittelbar und offensichtlich Gefahr dabei zu laufen, läßt sich stets rechtfertigen. Aber die Versuche eines Kurshalters, den Bewegungen seines Gegenfahrers mit dem Ruder zu folgen, sind geeignet, die Gefahr eines Zusammenstoßes eher heraufzubeschwören als zu verhüten. Solche Abweichungen von

den Vorschriften der SStrO. sind durchaus unzulässig und verwerflich. — Wenn der Kurshalter sieht, daß mit dem Ausweichmanöver zu lange gezögert wird, soll er sich zuerst überzeugen, ob seine Lampen gut und hell brennen. Dann muß er die Aufmerksamkeit des Ausweichpflichtigen durch Abbrennen eines Flackerfeuers, durch Knallsignale oder Tuten mit der Dampfpfeife auf sich lenken, vgl. Erl. 2 zu Art. 12.

Ein Segelschiff, das mit achterlichem Winde segelt und sich einem Dampfer auf Gegenkurs nähert, ist Kurshalter und darf nicht nach Art. 18 mit Steuerbord-Ruder ausweichen. Ein Segelschiff darf dicht vor einem Dampfer nicht über Stag gehen, weil dieser dadurch in seinen Maßnahmen gestört werden kann. Das Wenden muß so rechtzeitig begonnen werden, daß ein in der Ausführung begriffenes Ausweichmanöver des Dampfers nicht vereitelt wird. S. auch Erläuterungen zu Art. 20. Wenn ein beim Winde liegendes Segelfahrzeug voller hält, um besser Steuer im Schiff zu haben, ist darin eine Kursänderung nicht zu erblicken. Gieren, verursacht durch schralenden Wind, ist kein Verstoß gegen Art. 21. — Wenn ein Schiff ohne vorhergehende Verständigung eine Kursänderung ausführt und dem überholenden Fahrzeug vor den Bug läuft, ist ein Verstoß gegen Art. 21.

[6]) Zu anderen Ursachen gehört auch der Fall, wenn die Unvermeidlichkeit des Zusammenstoßes von dem ausweichpflichtigen Fahrzeug durch fehlerhaftes Verschulden herbeigeführt worden ist. — Vgl. OSA. Bd. 26, S. 733/739.

[7]) Oftmals ist die Nachlässigkeit auf dem einen Schiffe der Anlaß zur Beunruhigung und Verwirrung der Wachsamkeit auf dem andern. Und wenn unter solchen Umständen auf der einen Seite die Vorschrift befolgt, auf der anderen Seite aber sogar gegen sie verstoßen wird, ist meistens ein Zusammenstoß die Folge. Über das Manövrieren zweier Dampfer im Nebel s. Art. 16, Abs. 2.

[8]) Die Wahl des richtigen Zeitpunktes für das Abweichen von der Verpflichtung, Kurs und Geschwindigkeit beizubehalten, ist eine der bedenklichsten, mit einem Wagnis verbundenen Aufgaben der Schiffsführung und in der Nacht schwieriger als am Tage, weil die Schätzung der Entfernung aus den Lichtern eines näher kommenden Fahrzeuges der sicheren Grund-

lage entbehrt. Für den WO. des Kurshalters ist die Entscheidung nicht leicht, an Stelle der vorgeschriebenen Handlungsweise ein anderes, passendes Handeln zu setzen: ein gewisser Spielraum zum Überlegen und Abwarten muß ihm bleiben. Denn nicht die Mutmaßung, sondern die wirkliche Erkenntnis, daß der Ausweichpflichtige allein den Zusammenstoß nicht mehr zu verhüten vermag, berechtigt zum Eingreifen. Vgl. OSA. Bd. 24, S. 502. — Es muß unmittelbare Zusammenstoßgefahr entstanden sein, nicht eher ist das Abweichen erlaubt, dann aber auch geboten. Schneller seemännischer Blick und die genaue Kenntnis der Manövriereigenschaften des eigenen Schiffes sind notwendig. Hat man sich zum Handeln entschlossen, dann wende man durchgreifende Manöver an und zeige sie gemäß Art. 28 dem Gegner an. Kommt es zum Zusammenstoß, so muß der zum Kurshalten Verpflichtete den Nachweis erbringen für die Notwendigkeit des Eingreifens im gewählten Zeitpunkt und für die Richtigkeit seiner der Sachlage entsprechenden Maßnahmen. Sollte es nachher scheinen, daß der Wachhabende zu lange wartete oder zu spät eingriff, so wird das Seeamt oder Gericht sein Verhalten nicht tadeln können, sofern sich herausstellt, daß er das ausweichpflichtige Schiff mit ständiger Sorgfalt beobachtet und sich als ordentlicher Seemann bemüht hat, in dem ihm richtig erscheinenden Augenblick zu handeln. S. auch Erl. 6 zu Art. 27. — Aus den Ausführungen über den Zusammenstoß zwischen den D. „Nordfels“ und „Poseidon“ auf der Unterelbe (SeeA. Hambg., 9. 5. 1935): „Wenn durch das unrichtige Verhalten eines nach Art. 19 ausweichpflichtigen Dampfers eine gefährliche Lage geschaffen worden ist, erfordert der drohende Zusammenstoß schnelles und entschlossenes Handeln. Der Versuch, mit ‚Voller Kraft Voraus‘ und entsprechendem Rudermanöver vor dem Bug vorüberzukommen, kann als Manöver des letzten Augenblicks auch bei Mißlingen der Schiffsführung des Kurshalters nicht zum Vorwurf angerechnet werden. In einem solchen Falle muß nachgewiesen werden, daß ein anderes Manöver erfolgreicher gewesen wäre.“

Rücksichtsloses Durchfahren des Kurshalters ist unter Umständen ebenso schuldhaft wie zu frühes Aufgeben der Verpflichtung und vorzeitiges Abweichen vom Kurse. Wird dies zu früh in die Wege geleitet, so läuft man Gefahr, einem vom ausweichpflichtigen

Fahrzeug noch im letzten Augenblick unternommenen Manöver entgegenzuwirken. — In belebten Gewässern muß die Wache eines Segelschiffes an Deck zur Hand sein. Macht der Segler, der zum Kurshalten verpflichtet ist, im letzten Augenblick kein Manöver oder nicht einmal den Versuch zu einem solchen, das die Wucht des Anpralls abschwächen soll, so wird er mitschuldig an dem Zusammenstoß gehalten. Der Segler darf als Kurshalter nicht auf sein Wegerecht pochen, wenn er erkennt, daß der Zusammenstoß durch die Manöver des Dampfers allein nicht abgewendet werden kann.

Aus OSA. Bd. 17, S. 215: „Ein zum Kurshalten verpflichtetes Schiff, das bei drohender Kollisionsgefahr zu früh ausweicht und dadurch zum Zusammenstoß beiträgt, macht sich ebensowohl eines Verstoßes gegen die Ausweichregeln schuldig, wie ein zum Kurshalten verpflichtetes Schiff, das überhaupt nicht oder zu spät ausweicht; letzteres wird sich sogar im Punkte der Beweislast meist in einer besseren Lage befinden als das erstere." — Aus OSA. Bd. 26, S. 738: „Das Verhalten des Führers des Loggers kann man mit dem Hinweis entschuldigen, daß er nach der SStrO. nicht ausweichpflichtig war, mithin Kurs und Geschwindigkeit beibehalten mußte. Dennoch muß ihm der Vorwurf gemacht werden, daß er den Unfall hätte vermeiden können. Nach Ansicht des Seeamts war die Sachlage so, daß die Art. 27 und 29 der SStrO. zur Anwendung kommen. Danach waren für den Führer des Loggers folgende Gesichtspunkte maßgebend: Er näherte sich einem Fischdampfer, der, wie er an der dreifarbigen Laterne sehen konnte, mit einem Grundschleppnetz fischte und zum mindesten nicht voll manövrierfähig war. Er bemerkte, daß dieser an sich ausweichpflichtige Fischdampfer bei Annäherung keinerlei Anstalten traf, seiner Ausweichpflicht zu genügen, obwohl die Gefahr des Zusammenstoßens bestand. Unter diesen Umständen wäre es für ihn geboten gewesen, dem Fischdampfer durch Signale auf sein Nahen aufmerksam zu machen, um ihn zum Ausweichen zu bewegen. Dies hat er unterlassen. Als dann der Zusammenstoß unvermeidlich erschien, hätte der Führer des Loggers seinerseits dem Fischdampfer aus dem Wege gehen müssen. Dies wäre durch eine kleine Kursänderung nach Steuerbord ohne Gefahr möglich gewesen."

Artikel 22.

Jedes Fahrzeug[1]), welches nach diesen Vorschriften[2]) einem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muß, wenn die Umstände es gestatten[3]), vermeiden, den Bug des anderen zu kreuzen[4]).

Gedächtnisregel: Wenn ausweichpflichtig, nicht den Bug des anderen Fahrzeuges kreuzen. Geh hinten herum!

Erläuterung. [1]) Gilt auch für Segelschiffe untereinander oder beim Überholen eines Dampfers durch ein Segelfahrzeug. S. Art. 17 und 26 und Erl. 2.

[2]) Nach dem Überholen (vgl. Art. 24) ist das Kreuzen des Buges eines anderen Schiffes, wenn es zum Einlaufen in eine Hafeneinfahrt oder zum Gewinnen der rechten Fahrwasserseite geschehen muß, unter sorgfältiger Berücksichtigung aller obwaltenden Umstände vorzunehmen; besonders ist zu beachten, daß durch Ruderlegen erheblicher Fahrtverlust entsteht. Ferner sind von allen Fahrzeugen Art. 4 d und das Kabelschutzgesetz zu berücksichtigen, s. Erl. 9 und 11 zu Art. 4.

[3]) Die Vorschrift des Art. 22 ist nicht zwingend, ein Abweichen von ihr geht im allgemeinen aber auf Gefahr des Ausweichpflichtigen. Ein Abweichen ist durch besondere Fahrwasserverhältnisse erlaubt, wenn z. B. das Herumgehen hinter dem Heck durch flaches Wasser unmöglich gemacht ist. Vgl. OSA. Bd. 17, S. 665. Ein Dampfer konnte in diesem Falle wegen der Enge des Fahrwassers und wegen entgegenkommender Schiffe nicht hinter einem Segler passieren, sondern war gezwungen, dessen Bug zu kreuzen. S. hierzu auch den in Erl. 1 zu Art. 20 stehenden Auszug aus dem Seeamtsspruch. — Bei trübem Wetter, wenn sich zwei Fahrzeuge auf geringe Entfernung gesichtet haben, kann der WO. vor die plötzliche Entscheidung gestellt werden, ob er vor oder hinter dem andern Fahrzeug herumgehen soll. In einem solchen Falle steht ihm aber auch Art. 23 zur Verfügung. Die Einschränkung „wenn die Umstände es gestatten“ erteilt nicht die Erlaubnis zum Kreuzen des Buges für den Fall, daß durch Unaufmerksamkeit oder Unentschlossenheit Raum und Zeit verpaßt wurden, das Schiff sicher hinter dem Heck des anderen herumzudrehen. Wenn die Umstände dazu zwingen, den Bug

zu kreuzen, also dieses an sich nicht wünschenswerte und immer mit einiger Gefahr verknüpfte Manöver zu unternehmen, muß der Kurs in sicherem Abstande vorbeiführen; vgl. OSA. Bd. 16, S. 606.

[4]) Das Schiff, das den Bug des anderen kreuzt, geht diesem nicht aus dem Wege, sondern fährt ihm gewissermaßen in den Weg. Das Kreuzen des Buges sollte nur in Ausnahmefällen angewendet werden, z. B. beim plötzlichen Insichtkommen eines Fahrzeuges in einer Peilung von querab bis etwa 2 Strich vorderlicher als querab. Hierbei schneide man möglichst schnell die Kurslinie des Gegners, indem man den eigenen Kurs für kurze Zeit rechtwinklig zum anderen Kurse hält. Im Zweifel ist ein Handeln nach Art. 23 stets dem gewagten Versuche, durch Kreuzen des Buges an dem Schiff vorbeizukommen, vorzuziehen. Bei unsichtigem Wetter ist nach Art. 21 Anm. und nach Art. 27 und 29 zu verfahren. In Verbindung mit Art. 19 (s. Erl. 5) ergibt sich, daß das ausweichpflichtige Fahrzeug mit Steuerbord-Ruder ausweichen soll. Es ist kein Fehler, wenn ein schnellfahrender Dampfer einem Segler vor dem Bug vorbeizulaufen unternimmt; seemännisch richtiger aber ist es in Verbindung mit Art. 20, wenn der Dampfer beim Sichten eines grünen Lichtes an Backbord Backbord-Ruder legt. OSA. Bd. 19, S. 569 ff. behandelt den Zusammenstoß des Fünfmastvollschiffes „Preußen" mit dem D. „Brighton", der nicht rechtzeitig ausgewichen ist und im letzten Augenblick noch versucht hat, den Bug des Seglers zu kreuzen. — Wenn auch die Ausweichregeln der SStrO. für Kriegsschiffe keine Ausnahme kennen, sollten jedoch Handelsschiffe den Versuch unterlassen, den Bug des Führerschiffes eines Kriegsschiffsverbandes zu kreuzen oder zwischen den Linien der zusammenfahrenden Schiffe hindurchzulaufen, s. Erl. 1 zum Abschnitt „Ausweichen".

Artikel 23[1]).

Jedes Dampffahrzeug[2]), welches nach diesen Vorschriften einem anderen Fahrzeug aus dem Wege zu gehen hat[3]), muß bei der Annäherung, wenn nötig[4]), seine Fahrt mindern oder stoppen oder rückwärts gehen[5]).

Gedächtnisregel: Als ausweichpflichtiger Dampfer nötigenfalls Fahrt mindern, stoppen oder rückwärts gehen. Keine halben Maßnahmen treffen!

Erläuterung. [1]) Dieser Artikel enthält weitere von dem Ausweichpflichtigen zu beobachtende Vorsichtsmaßregeln, die in Verbindung mit Art. 27 anzuwenden sind. Die Vorschrift ist auf Dampffahrzeuge beschränkt, die nach Art. 18, 19, 20 und 24 aus dem Wege zu gehen haben, sie ist nicht auferlegt den Schiffen, die nach Art. 19, 20 und 24 Kurshalter sind. Art. 23 hat nicht nur Geltung auf See, sondern selbstverständlich auch auf Flüssen und in Häfen, wo die Gefahr des Zusammenstoßens durch den Verkehr an und für sich größer ist. — Die Praktiker sind geneigt, sich möglichst ohne Ermäßigung der Geschwindigkeit zu klaren. Da aber für viele Lagen keine Signale vorgesehen sind, ist für die Schiffsführung das Gebot der „abwartenden Haltung" von grundsätzlicher Bedeutung. Art. 23 legt dem ausweichpflichtigen Dampfer die Verpflichtung auf, bei ungeklärter Sachlage zu verhalten, bis die Absichten des Gegners erkennbar geworden sind. Er bietet die Handhabe, ohne Änderung der Ruderlage vorbeilaufen oder vorüberfahren zu lassen. Der WO. muß die Scheu, zum Ausweichen den Maschinentelegraphen in Bewegung zu setzen, überwinden. Der berechtigte Einwand, daß beim unerwarteten Langsamfahren die Sicherheitsventile fast immer zu blasen anfangen und dadurch die Verständigung auf der Brücke erschwert werde, muß hierbei in Kauf genommen werden. — Im Nebel beachte Art. 16, Abs. 2.

[2]) Ein Schleppzug besitzt durch die Verbindung der Fahrzeuge untereinander mit Trossen nicht die gleiche Manövrierfähigkeit wie ein alleinfahrendes Dampffahrzeug. Der Anhang (s. Erl. 2 zu Art. 3) muß entweder dem Schlepper folgen oder, wenn dieser stoppt oder rückwärts geht, auf die Seite laufen. Hierbei können die geschleppten Fahrzeuge mit dem Schlepper und unter sich zusammenstoßen, auch entsteht die Gefahr, daß der Schlepper die Schlepptrosse in die Schraube bekommt. Trotzdem muß auch ein Schleppzug diese Vorschrift befolgen, soweit es praktisch ausführbar ist. Erforderlichenfalls muß der Schlepper die Trosse loswerfen und allein manövrieren, wenn dadurch der Zusammenstoß vermieden wird oder abgeschwächt werden kann.

[3]) Der Kurshalter darf nach Art. 21 Anm. erst eingreifen, wenn der Gegner den Zusammenstoß auch durch Befolgung dieses Artikels nicht mehr allein abwenden kann.

[4]) Wenn durch die Annäherung die Gefahr des Zusammenstoßens zunimmt (auch durch zu nahes Vorbeifahren beim Überholen) und das eingeleitete Ausweichmanöver nicht mehr den beabsichtigten Erfolg verspricht, müssen Maschinenmanöver angewendet werden. Die nautische Notwendigkeit dazu ist vorhanden, wenn sich die Sachlage derart zugespitzt hat, daß nach der Auffassung eines erfahrenen und gewissenhaften Seemannes die Abwendung der drohenden Gefahr ohne sie unmöglich geworden ist. Ein Dampfer braucht nicht in jedem Falle, in dem Zusammenstoßgefahr besteht, zu stoppen oder rückwärts zu gehen, sondern nur wo es nötig ist. Ein anderes, aber gewagtes Manöver ist, mit Ruderlegen und äußerster Maschinenkraft voraus von dem anderen Schiffe freizukommen. „Wenn nötig“ schließt auch den Fall ein, wenn ein Dampffahrzeug ein anderes Fahrzeug sichtet, dessen Lichter nicht auszumachen sind. Es ist dann Pflicht des Dampfers, ohne Änderung der Ruderlage Fahrt zu mindern oder zu stoppen und solange abzuwarten, bis Kurs und Lage des fremden Schiffes festgestellt sind, s. Erl. 1.

[5]) Die Mittel, die zu ergreifen sind, wenn man den Gegenfahrer unter Beibehaltung der Fahrt mit Ruderlegen allein nicht mehr klaren kann, sind Maschinenmanöver mit steigender Wirkung: Fahrt vermindern, stoppen, rückwärts gehen. Diese allmähliche Steigerung kommt im franz. Wortlaut durch Einfügung des Wortes „sogar“ am deutlichsten zum Ausdruck, nämlich: ralentir au besoin sa vitesse, ou m ê m e stopper ou marcher en arrière. — In manchen Fällen kann man rechtzeitig stoppen und zum Überlegen eine abwartende Haltung einnehmen und dann erst rückwärts gehen. Glaubt man jedoch, nach der Vorschrift dieses Artikels verfahren zu müssen, dann ist es von vornherein besser, ohne Säumen tatkräftig zu handeln und nicht bei halben Maßnahmen stehenzubleiben. Indem man die Maschine auf „Voll rückwärts“ stellt, erreicht man, daß das Schiff in kürzester Zeit zum Stillstand gelangt, ferner erwirbt man nach Art. 28 das Recht, zur Klärung der Lage 3 kurze Töne mit der Dampfpfeife zu geben. Außerdem ist es das letzte Hilfs-

mittel, die Wucht eines unvermeidlichen Zusammenstoßes abzuschwächen.

Unumgänglich notwendig ist für jeden Nautiker die Kenntnis der Manövriereigenschaften seines Schiffes; dazu gehören die Wirkung von Ruder und Schraube bei Vorwärts- und Rückwärtsgang, die bei Einschrauben- und Mehrschraubendampfern verschieden ist. Neben den erworbenen theoretischen Kenntnissen ist für den jungen WO. die Aufstellung von Manövriertabellen wichtig, die auf der Brücke ausgehängt Anhaltspunkte für die Drehkreise und die Zeiten bieten, in denen bei den verschiedenen Fahrtstufen das Schiff durch Umstellen der Maschine zum Stillstehen oder Rückwärtsgehen gebracht wird. Hierbei ist aber zu bedenken, daß sich ein Dampfer in den von Wind, Seegang oder Strömung, durch Beladung, Tiefgang oder Schlagseite beeinflußten Lagen ganz unterschiedlich, in manchen Fällen unberechenbar, benimmt. Die Bauart eines Schiffes beeinflußt seine Manövrierfähigkeit wesentlich. S. Hansa 1943, S. 281/288. Bordversuche zur Ermittlung der Manövrierfähigkeit von Schiffen und Ausführungen über Kursstetigkeit und Drehfähigkeit.

Wenn ein Dampfer mit dem andern Fahrzeug, dem er auszuweichen hat, zusammenstößt, und es erwiesen ist, daß der Ausweichpflichtige vor dem Zusammenstoß weder stoppte noch rückwärts ging, so hat er bei einer gerichtlichen Verhandlung die Gründe darzulegen, die ihn davon abhielten. Kein Verschulden liegt vor, wenn in einem solchen Falle die Nichtbefolgung der Vorschriften dieses Artikels als einzige Gelegenheit zur Verhütung des Zusammenstoßes erkannt wird. In besonderen Fällen kann, wenn kein anderer Ausweg möglich erscheint, versucht werden, mit „Volle Kraft voraus“ vor dem Bug des Gegendampfers vorüberzukommen; vgl. OSA. Bd. 19, S. 98. — Auch für Segelschiffe kann sich die Notwendigkeit der Fahrtverminderung aus Art. 29 ergeben.

Artikel 24[1]).

Ohne Rücksicht auf irgendeine dieser Vorschriften muß jedes Fahrzeug beim Überholen[2]) eines anderen dem letzteren[3]) aus dem Wege gehen[4]).

Als überholendes Fahrzeug gilt jedes Fahrzeug, das sich einem anderen Fahrzeug[5]) aus einer Rich-

tung her nähert, welche mehr als 2 Strich hinter der Richtung querab (2 Strich achterlicher als dwars) liegt, d. h. aus einer Richtung, bei welcher die Fahrzeuge so zueinander stehen, daß das überholende bei Nacht keines der Seitenlichter[6]) des anderen sehen würde[7]). Durch spätere Veränderung in der Peilung der beiden Fahrzeuge wird das überholende Fahrzeug weder zu einem kreuzenden Fahrzeug[8]) im Sinne dieser Vorschriften, noch von der Verpflichtung entbunden, dem anderen Fahrzeug aus dem Wege zu gehen, bis es dasselbe klar passiert hat[9]).

Vermag das überholende Fahrzeug bei Tage nicht sicher zu erkennen, ob es sich vor oder hinter der oben bezeichneten Stellung zu dem anderen Fahrzeuge befindet[10]), so hat es anzunehmen, daß es ein überholendes Fahrzeug ist, und muß dem anderen aus dem Wege gehen[11]).

Gedächtnisregel: Der Überholer, ob Dampf- oder Segelfahrzeug, weicht stets aus. Überholer ist jeder, der sich einem anderen Fahrzeug in dessen dunklem Winkel nähert.

Beachte hierzu Sonderregelung § 31 der SWO.

Erläuterung. [1]) Dieser Artikel ist insofern bemerkenswert, als nach Abs. 1 für Segelfahrzeuge die Pflicht eintreten kann, einem Dampfer aus dem Wege zu gehen; vgl. Art. 20. — Wenn sein Wortlaut mit „ohne Rücksicht auf irgendeine dieser Vorschriften" beginnt, bedeutet das: Soweit die Vorschriften der Ausweichregeln der Art. 17 bis 23 mit Art. 24 nicht in Einklang stehen, hat dieser den Vorrang, im übrigen sind die anderen Artikel anwendbar. Es fehlt der Hinweis auf die Gefahr des Zusammenstoßens wie in Art. 17, 18, 19 und 20. — Es ist die Frage gestellt worden: Wie muß sich ein manövrierunfähiges Fahrzeug verhalten, wenn es ein anderes Fahrzeug überholt? — Muß es nach Art. 24 aus dem Wege gehen oder muß das Fahrzeug, das überholt wird, in Beachtung von Art. 4 d handeln?

— Es kann z. B. der Fall eintreten, daß ein schneller Dampfer, der Ruderschaden hat und mit den Maschinen und Schrauben gesteuert wird, ein anderes Fahrzeug aufläuft. Sicherlich ist ein Mehrschraubendampfer durch den Ausfall des Ruders in seiner Manövrierfähigkeit behindert und auch berechtigt, die Zeichen des Art. 4 a zu führen. Macht er aber soviel Fahrt, daß er gewöhnliche Verkehrsteilnehmer überholen kann, muß er unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des Falles nach Art. 29 handeln und, wenn sich für das andere Fahrzeug Gefahr ergibt, vom Überholen absehen, bis sich die Sachlage geändert hat. Das gilt vor allem in einem engen Fahrwasser. Denn ein Fahrzeug, das die Bezeichnung des Art. 4 a führt, gibt dadurch zu erkennen, daä es überhaupt nicht oder doch nicht so manövrieren kann, wie die nach bestimmten Grundsätzen aufgebauten Ausweichvorschriften der SStrO. es verlangen, und daß es infolgedessen seiner Ausweichpflicht auch nicht ordnungsgemäß nachkommen kann, s. auch Erl. 11 zu Art. 4.

²) Begrifflich setzt das Überholen das Aufrücken eines s c h n e l l e r fahrenden Schiffes von hinten her voraus: sei es im Kielwasser, auf parallelem Kurse oder im spitzen Winkel zur Kursrichtung des vorauffahrenden in der Weise, daß sich die Annäherung bei Nacht in dem sogenannten dunklen Winkel vollzieht, wie Abs. 2 erläutert. Da mit dem Überholen eine Annäherung beabsichtigt ist, scheidet die Anwendung des Art. 23 praktisch aus, s. aber Erl. 4 und 11. Begriff und Dauer des Überholens sind in Abs. 2, der Zweifelsfall ist in Abs. 3 geregelt. — Vgl. auch Art. 10, Vorschrift für das Hecklicht.

³) Das Fahrzeug, das überholt wird, ist nach Art. 21 verpflichtet, Kurs und Geschwindigkeit beizubehalten, und zwar bis zu dem Augenblick, in dem es klar passiert ist, s. Erl. 9. Wenn nötig, muß es nach Art. 12 die Aufmerksamkeit auf sich ziehen, OSA. Bd. 26, S. 270. Wenn der Kurshalter beim Überholtwerden durch ein entgegenkommendes Schiff zum Kursändern gezwungen wird, darf er nicht mehr ändern, als die Sachlage erfordert. Art. 28 ist zu beachten. Denn dem innerhalb des Rahmens der Art. 27 und 29 unbeschränkten Recht des überholtwerdenden Schiffes, von seinem Kurse abzuweichen, steht die Pflicht gegenüber, den Überholer sofort durch Signale davon in Kenntnis zu setzen,

damit er rechtzeitig die erforderlichen Maßnahmen einleiten kann, ROSA., 10. 1. 1941. — Ändert aber das überholte Fahrzeug, nachdem es klar passiert ist, seinerseits den Kurs in der Weise, daß dadurch die Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, so hat es keine Berechtigung, dem Überholer vorzuwerfen, daß er seiner Verpflichtung aus Art. 24 nicht nachgekommen sei.

In der Verhandlung des SeeA. Hambg. am 30. 7. 1937 (Zusammenstoß zwischen einer Barkasse und einem Schleppdampfer im Hamburger Hafen) ist der Reichskommissar der Ansicht, daß ein Schiff, das ein Hecklicht führt, den Überholenden nur dann dauernd zu beobachten braucht, wenn dieser sich als überholendes Schiff bemerkbar macht. Das Seeamt tritt ihm in der Spruchbegründung nicht bei. Es entspricht vielmehr der seemännischen Praxis, daß der Schiffsführer sich gelegentlich umsieht, wenn der Sachlage nach mit dem Überholen durch ein anderes Fahrzeug gerechnet werden muß, vgl. Erl. 1 zu Art. 10. — Ein Schiff, das ein anderes beim Überholen vorsätzlich hindert, ist allein schuldig, wenn es zum Zusammenstoß kommt.

4) Bestimmte Ausweichmanöver sind nicht vorgeschrieben. Auf hoher See ist die Wahl der Seite, nach der ausgewichen werden soll, eigenem Ermessen überlassen. Ausgiebige Kursänderung ist dabei erforderlich wegen des Gierens des aufzulaufenden Fahrzeuges und wegen der Sogwirkung bei zu naher Vorbeifahrt. Das ausweichpflichtige Schiff muß dafür sorgen, daß es das zu überholende klar passiert, und daher alle Maßnahmen treffen, die ein Zusammengeraten ausschließen. Für die Dauer des Ausweichens bleibt stets die Lage maßgebend, die vorhanden war, als die Fahrzeuge sich gegenseitig sichteten. Auch wenn der Vordermann aus irgendeiner Ursache das Kurshalten aufgeben muß, bleibt das überholende Schiff ausweichpflichtig und verantwortlich in jeder Hinsicht so lange, bis das überholte Schiff völlig klar passiert ist, s. Erl. 9. Bei zu großer Annäherung kann dabei das überholende Schiff in die mißliche Lage versetzt werden, die Drehung des Vordermannes mitmachen zu müssen. Wird das Überholen gefährlich, so ist von dem Manöver Abstand zu nehmen und in Beachtung des Art. 23 zurückzufallen. Ist der Unterschied in der Geschwindigkeit beider Schiffe nur gering, so ist das Vorbeifahren vor dem Bug des überholten ein gewagtes Manöver. Kreuzen

des Bugs zum Einlaufen in ein Hafenbecken s. Erl. 2 zu Art. 22. — Kommt es zum Zusammenstoß, kann das überholende Fahrzeug nur durch unsachliches Verschulden des andern Schiffes oder durch höhere Gewalt entschuldigt werden. Ein Segelfahrzeug, das ein anderes überholt, ist ausweichpflichtig, wenn es auch beim Winde liegt und das zu überholende mit raumem Winde segelt. — Im engen Fahrwasser ist das Überholen eines der schwierigen nautischen Manöver, das mit Sorgfalt vorbereitet und mit Umsicht ausgeführt werden muß. Zahlreiche seeamtliche und gerichtliche Entscheidungen befassen sich mit den während des Überholens verursachten Zusammenstößen. Ist ein sicheres Vorbeifahren nicht gewährleistet, so muß das Überholen unterbleiben und eine günstigere Gelegenheit abgewartet werden. — Abweichende Regelung durch örtliche Verordnungen s. Erl. 11.

5) Das andere Fahrzeug muß natürlich in Fahrt sein, einem stilliegenden Schiff ist nach den allgemeinen nautischen Grundregeln schon auszuweichen.

6) Vgl. Art. 2 b, c und d.

7) Bei Nacht herrscht kein Zweifel darüber, ob man überholendes Fahrzeug ist oder nicht, sieht man nur das Hecklicht, dann muß man nach Art. 24 verfahren, ist aber eines der Seitenlichter in Sicht, so sind die anderen Ausweichregeln zu beachten. Bei Tage ist das Erkennen der in der Vorschrift bezeichneten Stellung schwieriger. Diesem Umstand trägt der letzte Absatz des Artikels Rechnung. Als seemännische Praxis gilt, das eigene Schiff als überholendes zu betrachten, wenn man die Achterkante von Deck- und Brückenaufbauten des anderen Fahrzeuges einsehen kann.

8) Gemeint ist Art. 19.

9) Das Überholmanöver ist noch nicht beendet, wenn sich der Achtersteven des vorbeilaufenden Schiffes vor dem Vordersteven des anderen befindet, sondern erst dann, wenn das überholte Schiff vollständig frei von jeder Einwirkung des Überholenden ist. Der Verpflichtung zum Ausweichen ist dadurch genügt, daß das überholende Schiff, wenn es passiert hat, einen freiweisenden Kurs, sei es einen parallelen oder vom überholten Schiff wegführenden Kurs einschlägt und beibehält. Passiert ist das überholte Fahrzeug frühestens, wenn das Achterende des überholenden Schiffes in gleicher Linie mit dem Vordersteven des überholten liegt, klar

passiert aber erst dann, wenn beide Fahrzeuge frei voneinander ohne gegenseitige Gefährdung manövrieren und außergewöhnliche Umstände keinen Zusammenstoß mehr herbeiführen können. Dazu rechnen die Einwirkung des Sogs und Stroms, plötzliches Ausscheren des Schiffes oder ein Ruderversager, Fahrtverlust infolge Ruderlegens u. a. m. In einem Falle sagt das SeeA. Hambg.: „Das Überholen ist erst dann beendet, wenn das überholende Schiff dem überholten schon so weit voraus ist, daß es durch Rudermanöver nach der einen oder der anderen Seite nicht mehr die Gefahr eines Zusammenstoßens mit dem überholten Schiffe hervorruft." — SeeA. Brh., 20. 8. 1940: „Beim Überholen zweier ihr Netz schleppender Fischdampfer muß, um ein Zusammenhaken der Netze mit Sicherheit zu vermeiden, ein seitlicher Abstand von mindestens 100 Meter eingehalten werden."

[10]) Es können Fälle eintreten, in denen es fraglich ist, ob ein Schiff überholend ist; ROSA., 22. 2. 1938, Zusammenstoß der D. „Frankenwald" und „Gerolstein".

[11]) Örtliche Verordnungen enthalten teils eine von dieser Vorschrift abweichende Regelung, teils notwendige Ergänzungen für das Überholen auf Flüssen und in Häfen. Auf den deutschen Seewasserstraßen soll nach § 31 der SWO. grundsätzlich links überholt werden, eine Verständigung durch Schallsignale ist vorgesehen und Fahrtermäßigung für beide Teile vorgeschrieben. Ausführliche Erläuterungen s. WgSWO. S. 103—114. Für den Kaiser-Wilhelm-Kanal ist das Überholen im § 65 der BOWK. geregelt. Auch andere Seefahrt treibende Länder haben ergänzende Bestimmungen zu Art. 24 erlassen.

Artikel 25.

In engen Fahrwassern[1]) muß jedes Dampffahrzeug[2]), wenn dies ohne Gefahr ausführbar ist[3]), sich an derjenigen Seite der Fahrrinne[4]) oder der Fahrwassermitte[5]) halten, welche an seiner Steuerbordseite liegt[6]).

Gedächtnisregel: In engen Fahrwassern ist vom Dampfer die Steuerbordseite zu halten.

Erläuterung. 1) Eine allgemeingültige, gesetzliche Regelung über den Begriff „Fahrwasser“ gibt es nicht. Die SWO. regelt die Begriffe „Fahrwasser“, „Haupt-“ und „Nebenfahrwasser“ in § 4, 1 und 2; vgl. WgSWO. § 4 und Erläuterungen. — Auch der Begriff „enges Fahrwasser“ ist nirgendwo bestimmt festgelegt, noch mathematisch genau feststehend. Er bleibt der Auffassung und Auslegung überlassen, wobei die Breite und Beschaffenheit des Fahrwassers sowie die Erfordernisse des nach der Vorschrift dieses Artikels sich in ihm regelnden Schiffsverkehrs als grundlegend für den Begriff beurteilt werden müssen (Verkehrsanschauung). Th. Niebour gibt folgende Erklärung: „Ein Fahrwasser, das infolge seiner Breite jedem Dampfer gestattet, mit voller Geschwindigkeit von der Fahrwassermitte aus von einem Kurs in den entgegengesetzten überzugehen, darf nicht mehr zu den engen Fahrwassern gerechnet werden.“ — Ohne weiteres gehören dazu aber alle Wasserwege, die als Zufahrtstraßen zu Häfen führen und durch Seezeichen kenntlich gemacht sind. In Norwegen gelten viele Fjorde als enge Fahrwasser im Sinne der SStrO. Es empfiehlt sich daher, den Begriff in der Praxis möglichst weit auszudehnen, auch auf Meeresteile, wie z. B. auf die schmalen Stellen im Kleinen Belt, auf den nördlichen Teil der Straße von Messina.

Das ROSA., 11. 12. 1941, sieht die Fahrwasser in den Stockholmer Schären bei Dalarö als enge an und führt dazu aus: „Im raschen Wechsel schwankt die Breite der für die Schiffahrt zur Verfügung stehenden Wege zwischen mehreren hundert und weniger als hundert Metern. Die SStrO. selbst sagt nicht, wann ein Fahrwasser ein enges ist, weil diese Frage je nach den Umständen der Örtlichkeit verschieden beurteilt werden kann. Immer aber werden Gewässer, in denen, wie hier, infolge von Beschränkungen des Fahrwassers nach beiden Seiten die Gefahr von Schiffsunfällen, insbesondere von Zusammenstößen, gegenüber der freien See als wesentlich erhöht anzusehen ist, zu den engen zu rechnen sein.“

Die deutschen Seewasserstraßen gelten mit wenigen Ausnahmen als enge Fahrwasser, s. SWO. § 4, Abs. 3 und BOWK. § 3 (1). Auf einer Seewasserstraße sind Zusammenstöße außerhalb des bezeichneten Fahrwassers ebenso zu beurteilen, als ob sie sich im freien Wasser (auf offener See) ereignet hätten. Es ist keinem

Fahrzeug verboten, außerhalb des Fahrwassers zu fahren; es ist aber eigene Angelegenheit des Schiffsführers, wenn er sich aus einem Fahrwasser heraus begibt, dessen Schiffbarkeit (Tiefen, Betonnung und Befeuerung, Wrackbeseitigung) von einer Behörde überwacht wird. In diesem Falle hat er in der gleichen Weise die Folgen zu tragen, die eintreten, wenn er im freien Fahrwasser einen Unfall erleidet.

²) Es gibt Vorschriften, die die Anwendung des Rechtshaltens in engen Fahrwassern oder Einfahrten auch auf Segelfahrzeuge ausdehnen, sofern diese mit raumem Winde segelnd dem Fahrwasserlauf oder der Richtung der Einfahrt zu folgen vermögen, z. B. SWO. § 30. Sie geben nur das wieder, was heute durch die seemännische Praxis als zweckmäßig und notwendig erkannt ist. Vgl. OSA. Bd. 16, S. 550/551, Zusammenstoß D. „Glendale“ und Schonerkuff „Jefta“, und Bd. 24, S. 197, Zusammenstoß D. „Roland“ und Segeljacht „Olferna“ auf der Weser. Es ist aber zu beachten, daß kleine Segler, wenn der Wind nicht kräftig genug weht, durch querlaufende Strömung von der rechten Fahrwasserseite abgedrängt werden können. Bei einem Motorsegler, der nur unter Segel fährt, behindert die still stehende Schraube die Manövrierfähigkeit.

³) Der engl. Wortlaut für: „wenn dies ohne Gefahr ausführbar ist“ heißt: „when it is safe and practicable.“ Die „Pilot Rules for all harbours, rivers and inland waters of the United States“ haben den Art. 25 der SStrO. wörtlich übernommen. Nach Ansicht des SeeA. Hambg. läßt die Vorschrift über Rechtsfahren im engl. Wortlaut, der nicht so eng gefaßt sei wie der deutsche (vor allem nicht so scharf wie § 30 der SWO.), der Schiffsführung größere Freiheit im Handeln zu. Die Bestimmung, die richtige Fahrwasserseite zu halten, werde in Amerika nicht so streng genommen, man müsse die Lotsen oft daran erinnern; vgl. hierzu den Zusammenstoß zwischen D. „Deutschland“ und „Munargo“ bei der Einfahrt zum Hafen von New York im November 1933, OSA. Bd. 27, S. 415, 419 und 426. — Beim Überholen an der linken Seite darf vorübergehend die falsche Fahrwasserseite benutzt werden, ebenso von Wegerechtsschiffen, wenn ihr Tiefgang es erfordert; vgl. SWO. §§ 31,1 und 34,1. — Unanwendbar ist Art. 25, wenn Ankerlieger, Wracke, an Grund geratene Fahrzeuge oder Schiffahrtshindernisse anderer Art die Steuerbord-

seite des Fahrwassers besetzt halten. — Wenn ein großer Dampfer bei dem Bestreben, durch Rückwärtsarbeiten das Schiff stromrecht zu bringen, sich Raum für die Drehung verschafft und mit einem Teil seines Hinterschiffes in die falsche Fahrwasserseite gelangt, ist dies unter den gegebenen Umständen unvermeidbar und gereicht der Schiffsleitung nicht zur Schuld; vgl. OSA. Bd. 25, S. 496.

ROSA., 22. 4. 1942, führt in den Entscheidungsgründen zu einem Zusammenstoß auf der Trave zwischen einem aufwärts fahrenden Dampfer und einem Schleppzug, bestehend aus einem Schleppdampfer und einer voll beladenen Baggerschute, der mit der Absicht, das Fahrwasser zu queren, die durchgehende Schiffahrt behinderte (§ 32 der SWO.), u. a. folgendes aus: „Nachdem sich durch beiderseitige Annäherung die Entfernung auf etwa 300 m verringert hatte und die Lage bedrohlich geworden war, verhielt sich der Kapitän des Dampfers, der schon vorher vorsichtigerweise die Fahrt herabgesetzt und von der rechten Seite etwas mehr die Strommitte aufgesucht hatte, vollkommen richtig und handelte entschlossen, indem er unter Abgabe des 2-Töne-Kurssignals mit Backbord-Ruder auf die linke Fahrwasserhälfte hinübersteuerte, um so dem schwerfälligen Schleppzug auszuweichen und ihm die bislang benutzte Fahrwasserseite zu überlassen."

Eine Befolgung der Vorschrift erscheint mit der Anwendung der durch die seemännische Übung gebotenen Vorsicht, wie sie als allgemeines Erfordernis in Art. 27 und 29 der SStrO. zum Ausdruck gelangt ist, nicht vereinbar, wenn dadurch die Gefahr eines Unfalles nicht, dem Zweck der Vorschrift entsprechend, gemindert, sondern gesteigert wird. Dies kann der Fall sein, wenn Ausgangspunkt und Ziel der Fahrt des Schiffes auf dem Backbordufer liegen und die dazwischen befindliche Strecke im Verhältnis zur Breite des Wassers so kurz ist, daß die durch das wiederholte Kreuzen des Fahrwassers geschaffene Gefahrenquelle den durch die Vorschrift erstrebten Vorteil, frei voneinander laufende Kurse begegnender Fahrzeuge zu schaffen, an Bedeutung überwiegt. Entscheidung des RG. I 44/27 vom 28. 5. 1927. Ebenso vgl. OLG. Königsberg, 2 U 24/29 vom 14. 5. 1929, Zusammenstoß zwischen zwei kleinen Dampffahrzeugen auf dem Pregel. — In einem solchen Falle muß jedoch in Beachtung der Verkehrsverhältnisse

besonders vorsichtig gefahren werden. Und streng zu verurteilen ist die Unsitte, die oftmals von der Kleinschiffahrt angewendet wird und darin besteht, zur Wegabkürzung einen Fahrwasserbogen mit Backbord-Ruder zu schneiden. Dadurch muß das Fahrwasser zweimal gekreuzt und eine Zeitlang auf der falschen Seite gefahren werden. Leichtsinnig werden so gefährliche Lagen geschaffen.

[4]) Fahrrinne ist die natürliche, durch die räumende Kraft des Stromes, oder die künstliche, durch Regulierungarbeiten entstandene Vertiefung eines Flußlaufes oder Sees, die erforderlichenfalls durch Baggern auf einer dem Verkehr und der Größe der Schiffe entsprechenden Breite und Tiefe gehalten wird.

[5]) Die Mitte des Fahrwassers läßt sich, auch wenn zu seiner Randbezeichnung Tonnen ausliegen, nur schätzungsweise feststellen. Daher ist, wo eine Richtlinie durch Leuchttürme oder Baken vorhanden ist, diese, sollte sie auch geometrisch nicht die Mittellinie der als Fahrwasser geltenden Wasserfläche darstellen, navigatorisch als Fahrwassermitte zu betrachten. Die Richtlinie führt meist durch die tiefe Rinne, mit der die die nutzbare Gesamtbreite des Fahrwassers bezeichnenden Seezeichen nicht parallel zu verlaufen brauchen, und gibt einen sichern Anhaltspunkt für die Schiffsführung. Im Sinne dieser Vorschrift ist demnach bei Tag und Nacht der rechts der Richtlinie von Baken oder Leuchttürmen, nicht etwa nur der rechts der geometrischen Fahrwassermitte liegende Teil des Fahrwassers zu halten. Es muß allerdings in Kauf genommen werden, daß an manchen Stellen des Fahrwassers die Fahrwasserhälften nicht gleich breit sind, da Richtlinie und Fahrwassermitte nicht immer zusammenfallen. Vgl. HansOLG. 1 U 17/36 und ROSA., 6. 11. 1936, Zusammenstoß D. „Virgilia" und „Bury" auf der Unterelbe. Dadurch, daß die eine Richtlinie bildenden Seezeichen nicht genau in Deckpeilung, sondern etwas seitwärts offengehalten werden, wird der Verkehr flußauf- und flußabwärts ganz von selbst auf die rechte Seite des Fahrwassers gelenkt. Vgl. WgSWO. § 30, Erl. 1—4, und Segelanweisungen für die Elbe im Nordsee-Handbuch, östl. Teil, Ausgabe 1932.

[6]) Die Ausweichregeln der Art. 18 und 19 werden durch diese eine allgemeine Fahrregelung enthaltende Vorschrift weder ersetzt noch ergänzt. Art. 25 enthält keine Ausweichvorschrift im engeren Sinne und keine Regel,

die das Vorhandensein einer Gefahr des Zusammenstoßens voraussetzt. Er ist aber von grundlegender Bedeutung und steht im Bereich der engen Gewässer über den Regeln der Art. 18 bis 24. Ein eigentliches Ausweichen kommt nicht in Frage, sondern höchstens ein Raumgeben, wenn beide Dampfer in der Mitte des Fahrwassers fahren. Genau genommen sollen Dampfer sich nicht erst aus dem Wege fahren, sondern durch diese Vorschrift von vornherein aus dem Wege bleiben. Jedes Dampffahrzeug hat die rechte Fahrwasserseite zu halten und muß hierbei der Notwendigkeit, den Biegungen des Fahrwassers stets zu folgen, durch Ruderlegen entsprechen. Wird so verfahren, kann überhaupt keine Gefahr des Zusammenstoßens entstehen. Kreuzen sich hierbei scheinbar die Kurse zweier in entgegengesetzter Richtung fahrender Dampfer in der Verlängerung, so ist die Abgabe eines Kurssignals als vorbeugende Maßnahme überflüssig und erfolgt mißbräuchlich. Vgl. hierzu die Entscheidung des ROSA., Erl. 4 zu Art. 28 und Erl. 2 zu Art. 19.

Art. 25 gilt in engen Gewässern und Durchfahrten, in denen die Schiffsführung ohnehin erschwert ist, als Hauptregel mit dem Zwecke, gefahrbringende Kurse begegnender Fahrzeuge nach Möglichkeit auszuschließen. Er ist mit seiner vorbeugenden Wirkung von derartiger Bedeutung, daß ein Verstoß gegen seine Vorschriften dem Nautiker stets zum Verschulden angerechnet wird. Ein Schiff darf ohne zwingenden Anlaß seine Fahrwasserseite nicht verlassen und ein Schiff, das aus irgendwelchen Gründen auf die falsche Seite geraten ist, soll so bald wie tunlich die rechte wieder zu gewinnen suchen. Dies darf aber erst und nur dann geschehen, wenn es ohne Gefahr ausführbar ist. — Von der Grundregel, sich an seiner Fahrwasserseite zu halten, kann nur abgewichen werden, wenn man sich vorher mit dem Gegendampfer durch Schallsignale über das regelwidrige Vorbeifahren verständigt hat. — Wenn der Nebel das Zurechtfinden an der richtigen Fahrwasserseite verhindert, darf keinesfalls die Fahrt an der verkehrten Seite fortgesetzt werden in der Annahme, das einzige Schiff zu sein, das sich bei dickem Nebel noch in Fahrt befindet. Das Fahren an der falschen Fahrwasserseite gefährdet nicht nur das eigene Schiff, sondern auch die andere Schiffahrt. In einem solchen Falle muß man rechtzeitig ankern.

In Windungen des Fahrwassers haben sich schon unzählige Zusammenstöße dadurch ereignet, daß sich eines der einander begegnenden Schiffe durch einen Trugschluß verleiten ließ, seine Fahrwasserseite unter Backbord-Ruder zu verlassen und dem Gegendampfer in den Weg zu fahren. In solchen Fällen nämlich entsteht das falsche Manöver in der Regel dadurch, daß infolge der Krümmung die Kurse der Schiffe vorübergehend als kreuzende erscheinen und daß die Schiffsführer dann, von dem anderen Schiffe sich bedroht fühlend, ihre Fahrwasserseite verlassen. Bei solchen Biegungen liegen tatsächlich kreuzende Kurse gar nicht vor, auch wenn ein Dampfer das grüne Licht des Gegendampfers an Backbord oder das rote Licht des Gegendampfers an Steuerbord sieht. Es besteht keineswegs eine die Anwendung der Ausweichregel des Art. 19 auslösende Gefahr des Zusammenstoßes. Die regelrechte Navigierung in solchen Fällen ist die, daß jedes Schiff unter Beherzigung der Regel des Rechtsfahrens dem Laufe des Flusses folgt. Wird in dieser Weise verfahren, so entstehen auch bei Krümmungen des Fahrwassers keine kreuzenden Kurse. Diese bleiben vielmehr immer parallel, und die Schiffe können sich niemals treffen; denn sich anfänglich schneidende Kurse laufen allmählich voneinander frei. — Nach dem Sichten des grünen Lichtes eines Gegendampfers an Steuerbord hat der auf der falschen Seite des Fahrwassers befindliche Dampfer das Recht und die Pflicht, den begangenen Fehler zu bessern und die richtige Seite zu gewinnen, vorausgesetzt, daß die Entfernung der Schiffe voneinander noch eine gefahrlose Ausführung des Manövers zuläßt. Vgl. OSA. Bd. 18, S. 352/53. — Auf ein Schiff, das mit der Tide über das Steuer treibt, ist diese Vorschrift nicht anwendbar (engl. Gerichtsentscheidung).

Die Frage liegt nahe und ist in nautischen Kreisen (vgl. Hansa 1931 S. 127, 1931 S. 1426, 1931 S. 1577) erörtert worden, ob dem Art. 25 eine weitergehende Bedeutung und Anwendung zur Verkehrsregelung auf hoher See gegeben werden könne. Auf Hauptfahrstraßen, wie beispielsweise in der Ost- und Nordsee, im Roten Meer sammeln sich die Dampfer auf entgegengesetzten Kursen an bestimmten Stellen an, ohne an die verkehrsregelnde Bestimmung des Art. 25 gebunden zu sein. Die Möglichkeit ist vorhanden, in der Nordsee, wo auf dem Großschiffahrtswege vom Kanal nach der Weser

und Elbe der Dampferkurs von Feuerschiff zu Feuerschiff führt, durch Vereinbarung festzulegen, daß alle westwärts bestimmten Dampfer in angemessenem Abstande nördlich der Feuerschiffe und alle ostwärts gehenden Dampfer südlich der Feuerschiffe vorbeifahren. Die Feuerschiffe bleiben also in jedem Falle an Backbord. Diese Regelung würde dazu führen, daß die beiden Kurse gut voneinander frei gehen und die Gefahr des Zusammenstoßens vermindert wird. Eine starre Vorschrift ist aber aus nautischen Gründen kaum durchführbar und auch nicht wünschenswert. Stromverhältnisse und Wassertiefen sind zu berücksichtigen. Ein Schiff mit schwacher Maschinenkraft wird auch nicht immer in der Lage sein, den beabsichtigten Kurs bei jedem Wind und Seegang einzuhalten. Vgl. Hansa 1933, S. 307. Eine ähnliche Vereinbarung besteht für den Linienverkehr auf dem Nordatlantik, auf dem ein nördlicher Reiseweg für die westwärts und ein südlicher Weg für die ostwärts gehende Dampfschiffahrt zwischenstaatlich festgelegt ist. Vgl. VO. über die Sicherheit der Seefahrt vom 25. 12. 1932, Art. 4. RGBl. II, S. 267.

Artikel 26.

In Fahrt befindliche[1]) Segelfahrzeuge müssen Segelfahrzeugen oder Booten, welche mit Treibnetzen, Angelleinen oder Grundschleppnetzen[2]) fischen[3]), aus dem Wege gehen[4]). Durch diese Vorschrift wird jedoch keinem fischenden Fahrzeug oder Boote die Befugnis eingeräumt, ein Fahrwasser, welches andere Fahrzeuge benutzen, zu sperren[5]).

Gedächtnisregel: Segler müssen fischenden Segelfahrzeugen oder Booten ausweichen.

Erläuterung. [1]) S. Erl. 8 zur Einleitung der SStrO.

[2]) Bezeichnung und Lichterführung s. Art. 9.

[3]) Als fischend ist ein Fahrzeug auch dann noch anzusehen, wenn das Netz eingeholt und der Fang, während das Netz außenbords hängt, geborgen oder das Netz an Deck gehievt wird. Diese Verrichtungen gehören zum Fischen. Das gleiche gilt für das Ausbringen der Fanggeräte. S. auch Erl. 10 zu Art. 9. Bei Nacht zeigen die Fischerlichter, bei Tage der nach Art. 9 k zu hissende

Korb die Beschäftigung an. Dieses Signal darf nicht erst im Falle der Gefahr gezeigt werden.

[4]) Für Dampfer ergibt sich die Pflicht zum Ausweichen aus Art. 20. Fischende Fahrzeuge müssen unter sich nach den allgemeinen Ausweichregeln verfahren. Hinsichtlich der Segelfahrzeuge ist die SStrO. dem Grundsatz gefolgt (vgl. Erl. 1 zu Abschnitt V. Ausweichen), daß das besser manövrierende Fahrzeug dem weniger gut manövrierenden aus dem Wege zu gehen hat. Das ist aber nicht geschehen mit Bezug auf Dampffahrzeuge und Fischdampfer. Vgl. Schlußbemerkungen zu Art. 9. Im IntA. in London wurden verschiedene Anträge in dieser Angelegenheit beraten. Vgl. Vol. V, S. 57, 62 und 63. Der weitestgehende lautete, daß alle in Fahrt befindlichen Schiffe Fahrzeugen, die fischen, aus dem Wege gehen sollten, ganz gleich, von welcher Antriebskraft diese bewegt würden. Norwegen setzte sich für die eindeutige Regelung der Ausweichpflicht besonders ein und schlug zu diesem Zwecke für Art. 26 folgenden Wortlaut vor:

a) In Fahrt befindliche Segelfahrzeuge müssen Segelfahrzeugen oder Booten, die mit Treibnetzen, Angelleinen oder Grundschleppnetzen fischen, aus dem Wege gehen.

b) In Fahrt befindliche Dampffahrzeuge müssen Dampffahrzeugen, Segelfahrzeugen oder Booten, die mit Treibnetzen, Angelleinen oder Grundschleppnetzen fischen, aus dem Wege gehen.

c) Mit dem Grundschleppnetz fischende Dampffahrzeuge müssen Segelfahrzeugen oder Booten, die mit Treibnetzen, Angelleinen oder Grundschleppnetzen fischen, aus dem Wege gehen.

d) Durch diese Vorschrift wird jedoch keinem fischenden Fahrzeug oder Boote die Befugnis eingeräumt, ein Fahrwasser, das andere Fahrzeuge benutzen, zu sperren.

a und d dieses Vorschlages sind in Art. 26 wörtlich enthalten, c wird durch Art. 20 schon vorgeschrieben, neu in dem Antrage ist nur der Vorschlag unter b, nach dem den Fischdampfern das Wegerecht gegeben werden soll. Unter Würdigung der Tatsache, daß die Rechte der einzelnen Schiffsklassen untereinander und die darauf aufgebauten Ausweichregeln seit Bestehen unverändert geblieben sind, sah der IntA. von der Aufnahme der Vorschrift ab, daß Fischdampfern gegenüber andern Dampffahrzeugen das Wegerecht eingeräumt würde. Die Abstimmung ergab 12 Stimmen gegen und nur 3 Stimmen für den norwegischen Änderungsvorschlag.

Einer Fischerflotte, die einen Fischereigrund besetzt hält, geht man am besten durch Umfahren aus dem Wege. Auch für Dampfer ist das Hindurchfahren nicht zu empfehlen, sie können auch bei gehöriger Vorsicht in die mißliche Lage geraten, ein Netz oder die sehr langen Trossen in die Schraube zu bekommen, vgl. Erl. 7 und 8 zu Art. 9. Aus OSA. Bd. 13, S. 507: „Besondere Bestimmungen für das Begegnen mit Fischerflotten gibt es nicht, hierfür gelten lediglich die für die Seeschiffahrt bestehenden Vorschriften, nach denen das Mäßigen der Fahrt erst beim Eintritt der Gefahr des Zusammenstoßes vorgeschrieben ist. Mag es auch im allgemeinen ratsam sein, Fischerflotten tunlichst aus dem Wege zu gehen und sie zu umsteuern, so können doch Verhältnisse eintreten, wo dies unmöglich ist, wenn die Ficherflotte meilenweite Strecken vor der Küste bedeckt. Es muß dann dem Schiffer überlassen bleiben, unter Berücksichtigung aller einschlägigen Verhältnisse, den fischenden Fahrzeugen so auszuweichen, wie er es für das beste hält."

[5]) Das Auslegen von Fischereigeräten auf den deutschen Seewasserstraßen ist in § 48 der SWO. geregelt.

Artikel 27[1]).

Bei Befolgung[2]) dieser Vorschriften[3]) muß stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schiffahrt und des Zusammenstoßens sowie auf solche besonderen Umstände[4]) genommen werden, die zur Abwendung unmittelbarer Gefahr[5]) ein Abweichen[6]) von den Vorschriften notwendig machen.

Gedächtnisregel: Die Ausweichregeln sind mit Umsicht zu befolgen, von ihnen kann in einer außergewöhnlichen Lage abgewichen werden.

Erläuterung. [1]) Dieser Artikel schärft nochmals gehörige Vorsicht ein und weist darauf hin, daß nicht alle mit dem Schiffsverkehr zusammenhängenden Gefahren in den Vorschriften der SStrO. berücksichtigt werden konnten. In solchen Fällen darf man sich nicht starr an den Buchstaben des Gesetzes klammern, sondern muß unter Umständen davon abweichen. Der Artikel gibt der Ausweich-

regelung die nötige Dehnbarkeit und hat für sie etwa die Bedeutung, die dem Art. 29 für die gesamte Navigation beizumessen ist.

²) Aus ROSA., 14. 4. 1939, Zusammenstoß zwischen Fährschiff „Neutief“ und Motorfischkutter „Phönix“: „Sowohl die Anmerkung zu Art. 21 als auch die Art. 27 und 29 haben die Aufgabe, den verantwortlichen Schiffsführer oder WO. darüber zu belehren, daß es naturgemäß unmöglich war, die bunte Mannigfaltigkeit aller im seemännischen Leben vorkommenden Gefahrenlagen, Schwierigkeiten und Möglichkeiten gesetzlich einzufangen und einwandfrei zu regeln, daß vielmehr neben den gesetzlichen Vorschriften stets auch die sich auf Erfahrung und Bewährung gründenden Gebote der seemännischen Praxis Beachtung erheischen und daß es darüber hinaus sogar Situationen geben kann, in denen es zwecks Verhütung oder Verminderung einer Zusammenstoßgefahr geradezu notwendig wird, von den geltenden gesetzlichen Bestimmungen ausnahmsweise einmal abzuweichen, um den besonderen Umständen des Falles in ausreichendem Maße gerecht werden zu können. Es liegt aber im Wesen jeder Ausnahmevorschrift, daß sie eng auszulegen und wirklich nur in ganz besonders gearteten Ausnahmefällen anzuwenden ist. Wäre doch sonst zu befürchten, daß die Ausnahme allmählich auch den Normalfall überwuchert, damit praktisch zur Regel wird und auf diese Weise im Ergebnis schließlich das geschriebene Gesetz auf den Kopf stellt. Einer solchen Gefahr muß nachdrücklich begegnet und deshalb dem Grundsatz Geltung verschafft werden, daß regelmäßig derjenige seinen Pflichten genügt, der die klaren Vorschriften der SStrO. und der sonstigen in Betracht kommenden Gesetzesbestimmungen beachtet und erfüllt.“

³) Gemeint sind die vorhergehenden Art. 17 bis 26, also nur Abschnitt V. Ausweichen.

⁴) Die besonderen Umstände spielen auch an anderen Stellen der SStrO. eine beachtliche Rolle. Vgl. „obwaltende Umstände“ in Art. 16, „wenn die Umstände es gestatten“ in Abschnitt V. Ausweichen und in Art. 22, „besondere Umstände“ in Art. 29. — Art. 27 entbindet ein Schiff von seiner Ausweichpflicht, wenn besondere Umstände das Ausweichen unmöglich machen. Der Ausnahmefall aber, in denen ein Fahrzeug die Vorschriften der SStrO. nicht befolgt, befreit den Führer des anderen nicht davon, seinerseits alles Geeignete zu

tun, das den Zusammenstoß abzuwenden oder in seinen Wirkungen zu schwächen vermag.

[5]) Zu berücksichtigen sind eigene wie fremde Gefahr. Unzureichend ist die Mutmaßung, daß der Gegenfahrer nicht nach den Regeln der SStrO. handeln wird. „Unmittelbare“ Gefahr bedeutet, daß eine zwingende Veranlassung vorliegen und eine Gefährdung bereits eingetreten sein muß. Der Begriff „unmittelbare Gefahr“ darf nicht zu weit ausgelegt werden, weil sonst die Bestimmungen der Art. 17 bis 26 leicht illusorisch werden. Vgl. OSA. Bd. 13, S. 48 und Erl. 2.

[6]) Es besteht nicht nur das Recht, sondern vielmehr die Pflicht zum Abweichen, wenn man mit Gewißheit erkennt, daß das starre Festhalten an einer Vorschrift den Zusammenstoß nach sich ziehen, das Durchbrechen der Regel ihn abwenden kann. Der Mann, der die Verantwortung trägt, muß sich auf Grund seiner Wahrnehmungen zu einem Manöver entschließen, dessen Auswirkung und Richtigkeit nicht immer im voraus zu berechnen sind. Er muß alle Möglichkeiten nach bestem Wissen und Gewissen, von seinem Standpunkt aus gesehen, erwägen. Hierbei ist aber zu bedenken, daß er nicht lange Zeit zum Überlegen hat, sondern handeln muß. Mit Zeichnungen und Ausführungen, die später vorgebracht werden, wenn das gesamte Tatsachenmaterial vorliegt, läßt sich nicht beweisen, ob ein Schiffsführer bei unmittelbarer Gefahr des Zusammenstoßens s u b j e k t i v f a l s c h gehandelt hat. Dies wird von den Seeämtern und Gerichten bei der Beurteilung der sogenannten „Manöver des letzten Augenblickes“ berücksichtigt. S. auch Art. 21, Erl. 8. Die Entscheidungen der deutschen Gerichte gehen im allgemeinen dahin, daß derjenige, der von den Vorschriften abgewichen ist, als an dem Zusammenstoß unschuldig angesehen wird, wenn er nachweisen kann, daß der Zusammenstoß auch ohne dieses Abweichen stattgefunden hätte. Ein anderer sehr wichtiger und allgemein anerkannter Grundsatz ist, daß ein Fahrzeug, das durch fehlerhaftes Manövrieren ein anderes in eine schwierige Lage bringt, niemals eine Mitschuld dieses anderen Fahrzeugs daraus ableiten kann, daß es außerordentliche Manöver verabsäumt hat. — Das Abweichen von den Vorschriften muß mit den Schallsignalen des Art. 28 angezeigt werden. — Ein Segelschiff wird für mitschuldig an einem Zusammenstoß mit einem Dampfer gehalten, wenn es keine Anstalten bei einer unmittel-

baren Gefahr unternommen hat, wo es offensichtlich Mittel in der Hand hatte, zur Abwendung etwas zu tun. Vgl. Erl. 1 zu Art. 20.

VI. Schallsignale für Fahrzeuge, welche einander ansichtig sind.

Artikel 28[1]).

Als kurzer Ton im Sinne dieses Artikels gilt ein Ton von ungefähr 1 Sekunde Dauer[2]).

Sind Fahrzeuge einander ansichtig[3]), so muß[4]) ein in Fahrt befindliches[5]) Dampffahrzeug, wenn es einen diesen Vorschriften entsprechenden Kurs[6]) einschlägt[7]), diesen Kurs durch folgende Signale mit seiner Pfeife oder Sirene[8]) anzeigen[9]), nämlich:

1 kurzer Ton bedeutet:
„Ich richte meinen Kurs nach Steuerbord".

2 kurze Töne bedeuten:
„Ich richte meinen Kurs nach Backbord[10])".

3 kurze Töne bedeuten:
„Meine Maschine geht mit voller Kraft rückwärts[11])".

Gedächtnisregel: Bei Befolgung der Ausweichregeln ist die Abgabe der Schallsignale nach Art. 28 durchaus erforderlich.

Erläuterung. [1]) In der Auslegung der Vorschriften dieses Artikels und in der Befolgung besteht seit jeher nicht nur in Deutschland ein Gegensatz der Meinungen zwischen Rechtsprechung und weiten Kreisen der Nautiker. Männer, die die Kursänderungssignale in der Praxis zu benutzen haben, glauben mit ihrer Anwendung als Passiersignale ein unentbehrliches und in Sonderfällen auch bewährtes Mittel zur Vermeidung von Zusammenstößen in Häfen und auf verkehrsreichen Seewasserstraßen an der Hand zu haben. Gerichte und Schiffahrtsbehörden dagegen, die die Vorschriften der SStrO. auszulegen und zu überwachen haben, halten sich an der eng begrenzten Fassung des Gesetzes und lehnen eine willkürliche Erweiterung der Bedeutung der genau festgelegten Signale ab. Einzelheiten s.

Erl. 10. Eine Änderung des Wortlautes ist zwischenstaatlich nicht zu erwarten, wie nachstehender Auszug aus dem Bericht des IntA. zeigt:

The International Hydrographic Bureau suggested the following additions:

"One short blast to mean also 'I wish to pass you on my port side' or 'I am keeping to the starboard side of the channel.'

Two short blasts to mean also 'I wish to keep you on my starboard hand' or 'I am keeping to the port side of the channel.'

After three short blasts to mean 'My engines are going full-speed astern' add 'In a narrow channel, a ship backing uses the same signals to indicate the course she is taking while going astern.'

It was also suggested that three short blasts should mean in addition 'My engines are being ordered full-speed astern.'"

The majority of the Committee were, however, not in favour of adopting these additions.

Die Signalvorschriften sind für die hohe See ausreichend. Auf ihr können sich aus der unterschiedlichen Auffassung keine Schwierigkeiten ergeben, da sich Kurssignal und Ruderlage beim Ausweichen decken. Auf See wird niemand auf den Gedanken kommen, Kurssignale zu einem anderen Zweck zu verwenden als das Gesetz vorschreibt. Auch geschieht das Ausweichen auf See bei klarem Wetter auf derart große Entfernungen, daß Signale gar nicht gegeben werden, weil sie der Gegner überhaupt nicht oder nur undeutlich hören würde. Für eine Milderung der Vorschriften für die Bedürfnisse des lokalen Bereichs traten nach langwierigen Erörterungen maßgebende nautische Kreise ein. Aber schon im Jahre 1934 hat der RVM. von der Erkenntnis ausgehend, daß ein Mißbrauch sich nicht als Gewohnheitsrecht einbürgern darf, einem erneuten Antrage, die Kurssignale wahlweise auch als Passiersignale auf den deutschen Seewasserstraßen zuzulassen, nicht stattgegeben. Im Kaiser-Wilhelm-Kanal hat es sich als notwendig erwiesen, Passierschallsignale einzuführen. Wenn für entgegenkommende Fahrzeuge die Kurssignale des Art. 28 nicht ausreichen, muß das westwärts fahrende Schiff —•• ••, das ostwärts fahrende — —•••• mit der Dampfpfeife oder Sirene geben. Vgl. BOWK. § 62 (1) und 9. Ergänzung vom 22. 12. 1942.

[2]) Langgezogener Ton von 4 bis 6 Sekunden Dauer s. Art. 15, ebenso s. SWO. § 2. — Wenn eine Anzahl verschiedener Schallsignale in wenigen Minuten hintereinander gegeben wird, entstehen eine Häufung von Signalen und ein Wirrwarr von Tönen, welche die Möglichkeit von Mißverständnissen in sich bergen. Ebenso kann es vorkommen, daß, wenn zahlreiche Schallsignale in Hast und Aufregung gegeben werden, die langen Töne zu kurz und die kurzen Töne zu lang ausfallen. Werden hierbei die Signale falsch verstanden, so trifft den Signalgeber ein Verschulden. Bei mehrfacher Abgabe des Steuerbord-Kurssignals sind die Pausen ausreichend lang zu gestalten, damit einer Verwechslung mit den andern Signalen des Art. 28 vorgebeugt wird. Zur Beurteilung der Abgabe von Schallsignalen wird auch das Entweichen des Dampfes mit berücksichtigt. Vgl. Erl. 6 zu Art. 15.

In OSA. Bd. 20, S. 799, äußert sich das SeeA. Brh. folgendermaßen: „Ferner hat sich bei diesem Zusammenstoß wieder gezeigt, daß die Schallsignale versagt haben. Unaufmerksamkeit, Zusammenfallen der gegenseitig abgegebenen Signale, Einwirkung von Wind und anderen atmosphärischen Einflüssen können bei dem Versagen eine Rolle spielen. Offenbar kommt aber nicht selten auch der Umstand in Frage, daß der Seemann bei dem Ausguck durch Sammlung seiner ganzen Aufmerksamkeit auf das Sehen das Gehör größtenteils förmlich ausschaltet. Es würde daher bei der großen Gefahr von Zusammenstößen zwischen einander begegnenden Schiffen in Hafeneinfahrten und überhaupt engen Gewässern näherer Prüfung wert sein, ob nicht, zumal für schnellfahrende Passagierdampfer, die fakultative Anwendung sichtbarer Rudersignale empfehlenswert wäre.“ — Daher beschäftigten sich die seefahrenden Kreise besonders in den Jahren 1927 bis 1930 mit der Erprobung und Einführung sichtbarer Kurssignale. Zweckdienliche Versuche dazu wurden auf Schiffen mit verschiedenen Einrichtungen zur Abgabe geeigneter Lichtsignale angestellt. Sie wurden auf staatlichen Fahrzeugen der Reichswasserstraßenverwaltung auf der Elbe in den Jahren 1935/36 mit einer Signalart, die Ähnlichkeit mit den Richtungswinkern der Kraftwagen hat, fortgesetzt. Vgl. NfS. 1935/3828 und 1936/1596. Legt man solchen Signalen die Bedeutung von Passiersignalen bei, dann ist ohne weiteres ein brauchbares Mittel gefunden, das eine Lücke in der Signalgebung auf Revieren und in Häfen schließt und den nicht völlig

unberechtigten Wünschen der Praktiker (vgl. Erl. 1) nachkommt.

[3]) Einander ansichtig (also dem Auge erkennbar an Umrissen, an Lichtern) bedeutet nicht „in Sicht auf irgendeine Entfernung“, sondern „in Sicht mit Bezug auf die Manöver“, die ein Dampffahrzeug einleiten und ausführen muß, damit der Zusammenstoß mit einem sich nähernden Fahrzeug (Dampfer oder Segler) vermieden wird. OSA. Bd. 19, S. 161, behandelt einen Fall, in dem zwei Dampfer sich infolge einer Nebelbank einander nicht gleichzeitig sichteten und der eine seine Kursänderung durch Signale anzeigte. — Im Nebel sind die Schallsignale des Art. 15 anzuwenden, niemals die Kurssignale des Art. 28. Nichts ist verkehrter, als wenn im Nebel Kurssignale gegeben und die entsprechenden Manöver eingeleitet werden, ohne daß ein Dampfer das andere Fahrzeug sieht. Einem nicht sichtbaren Schiffe durch Ruder- oder Maschinenmanöver ausweichen zu wollen, ist ein grober seemännischer Fehler; die Abgabe von Kurssignalen im Nebel ist ein Verstoß gegen die SStrO. Vgl. OSA. Bd. 14, S. 61, und Bd. 18, S. 506. — Werden auf kleinen Fahrzeugen infolge des Lärms des eigenen Motors Signale im Ruderhaus nicht gehört, so muß in verkehrsreichen Gewässern auch am Tage ein Mann vorn postiert werden, mit der Weisung, auf Schallsignale zu achten und sie dem Schiffer zu melden, ROSA., 13. 1. 1943. Also mehr Horchposten als Ausguck!

[4]) Die Unterlassung der Abgabe der Schallsignale des Art. 28 ist ein sehr häufiger Verstoß gegen die SStrO. und wird als Verschulden angerechnet, wenn sie für den Zusammenstoß ursächlich war. Denn dadurch, daß der Wachhabende der Vorschrift nicht nachkommt, läßt er das andere Fahrzeug über sein beabsichtigtes Manöver im Zweifel. Er kann nicht beurteilen, ob ein Rudergeben oder Rückwärtsarbeiten der Maschine ein in Sicht befindliches Schiff interessiert oder nicht. Es gehört daher zur sorgfältigen Navigierung, das betreffende Manöver stets durch das vorgeschriebene Pfeifensignal anzuzeigen. Namentlich in befahrenen Gewässern ist dies von Bedeutung und Wert. Kurssignale dürfen nicht gegeben werden von Schiffen, die nicht in Fahrt sind, und von allen manövrierunfähigen Schiffen, die zur Vornahme eines Ausweichmanövers überhaupt nicht in der Lage sind.

Auszüge aus Entscheidungen: Zu einem Zusammenstoß vor den Holtenauer Schleusen hatten Reichskommissar und Seeamt Flensburg die Unterlassung eines Dampfers, das Eindrehen zur Einfahrt in die Schleuse nach Steuerbord durch Kurssignal anzuzeigen, als falsch und pflichtwidrig erklärt. Das ROSA., 22. 4. 1942, vermochte eine durch Gesetz oder Gebot der seemännischen Praxis begründete Pflicht zu einer solchen Signalabgabe nicht anzuerkennen und hat grundsätzlich entschieden, daß sich ein Kurssignal erübrigt, wenn zwei in entgegengesetzter Richtung ein gekrümmtes Fahrwasser benutzende Dampffahrzeuge gemäß Art. 25 dem Lauf dieses Fahrwassers folgen und sich hierbei ihre Kurse in der Verlängerung kreuzen. — Wenn die Entfernung der Dampfer voneinander derartig groß ist, daß die Signale des einen Dampfers auf dem andern nicht gehört werden können, ist die Unterlassung gerechtfertigt. — Die Annahme, daß der gegnerische Schiffsführer infolge geringer nautischer Schulung die Bedeutung der Signale nicht kennt und durch sie in seinem Entschlusse verwirrt werden kann, entbindet keineswegs von der Erfüllung der Vorschriften des Art. 28. — Die Signale sind nicht nur von dem Fahrzeug zu beachten, an das sie gerichtet sind, sondern alle in der Nähe befindlichen Fahrzeuge haben den Signalen gleichfalls Beachtung zu schenken, und alle sollen sich darauf verlassen können, daß der signalgebende Dampfer auch wirklich nach der Seite hin dreht, die er angezeigt hat. — Über die Verständigung durch Morsezeichen über die gesteuerten Kurse und die Verpflichtung zur Abgabe der Kurssignale bei Ausweichmanövern siehe OSA. Bd. 20, S. 726/728.

Ein Lotsendampfer, der sich beim Versetzen eines Lotsen einem anderen Fahrzeug absichtlich nähert, braucht die Signale des Art. 28 nicht anzuwenden; denn Ausweichmanöver, keine Annäherungsmanöver sind zu signalisieren. Es darf aber nicht verallgemeinert werden, daß die Signale bei jeder beabsichtigten Annäherung (Hilfeleistung, Annahme eines Schleppers, Lotsenübernahme, An- und Ablegen), bei der die Ausweichvorschriften nicht gelten, nicht gegeben zu werden brauchen. Ihre Abgabe ist z. B. für einen still im Wasser liegenden, aber in Fahrt befindlichen Lotsendampfer von großer Wichtigkeit. Durch das Anzeigen der Signale wird die abwartende und mit den Augen beobachtende Schiffsführung des Lotsendampfers auch akustisch über die

Manöver des sich nähernden, einen Lotsen begehrenden Dampfers unterrichtet. Das Gefühl der Bedrohung, das jede unmittelbare Annäherung verursacht, wird in ein Gefühl der Sicherheit umgewandelt. Der Lotskapitän nimmt mit zwei Sinnen wahr, daß die Maßnahmen des auf sein Schiff zu steuernden fremden Führers nach den Regeln der seemännischen Praxis getroffen werden, um jede Gefahr des Zusammenstoßens zu vermeiden. Das mit den Augen beobachtete Verhalten wird durch die Schallsignale bestätigt, und alle Zweifel über die Absichten des anderen Fahrzeuges sind beseitigt. Auch für das Versetzboot, mit dem der Lotse von oder an Bord gebracht wird, ist die Verständigung durch Schallsignale von Vorteil.

[5]) Man beachte folgenden Auszug aus dem Urteil des Hans. OLG. vom 20. 5. 1936 — 1 U 47/36: „Es widerspricht den Regeln der SStrO. keineswegs, daß auch ein längere Zeit über den Achtersteven fahrendes Schiff, wenn es erforderlich ist, Kurssignale abgibt. Art. 28 bezieht sich auf Dampffahrzeuge, die in Fahrt sind, wobei nicht Bedingung ist, daß sie Fahrt voraus machen müssen. Bei Rückwärtsfahrt ist dann für den Entgegenkommer die Backbordseite die Steuerbordseite des rückwärtsfahrenden Schiffes und umgekehrt. Bei der Wahl des Signals kommt es nicht auf die Ruderlegung an, sondern auf die einzuschlagende Fahrtrichtung. Die Drehbewegung des Schiffes bleibt die gleiche; denn, wenn das rückwärtsfahrende Schiff z. B. den Kurs in seiner Fahrtrichtung nach Steuerbord richten will und sein Heck dementsprechend dreht, schwenkt auch der Steven, aus entgegengesetzter Richtung gesehen, nach Steuerbord ein. Irrtümer können entstehen, wenn für das andere Schiff etwa bei Dunkelheit die Fahrt über den Achtersteven nicht zu erkennen ist."

[6]) Ein Kurs, der durch diese Vorschriften gebilligt oder gefordert (authorized or required) wird, ist im deutschen Wortlaut mit „entsprechend" wiedergegeben. Kurs ist der Fahrtweg des Schiffes, d. h. der Weg, den ich mit meinem Schiff verfolgen will. Auf See wird er nach der Kompaßrichtung bestimmt, und das Schiff nach dem Kompaß auf dem Kurs gehalten. In engen Fahrwassern ist der Kurs die Linie, die dem Verlaufe des Fahrwassers rechts der Mittellinie folgt. Es liegt dem Worte in Art. 28 aber auch die Bewegung des Schiffes inne, da es hier mit Rücksicht auf die Handhabung des Ruders und der Maschine gebraucht wird,

ferner auch jede von der Schiffsführung ungewollte Drehung nach einer Seite, sei es durch Ausscheren im Strome oder eine andere Ursache, s. auch Erl. 9 und 10. Vorgeschrieben wird nicht das Anzeigen jeder Kursänderung, sondern aller Ausweichmanöver, die in Erfüllung der Vorschriften der SStrO. notwendig werden. Die Signale des Art. 28 müssen also bei Tag und Nacht gegeben werden, wenn die Beibehaltung des gesteuerten Kurses die Gefahr des Zusammenstoßens mit sich führt und infolgedessen eine durch ein Ausweichmanöver bedingte Änderung des Kurses vorgenommen wird. Vgl. HansOLG., Urteil vom 27. 6. 1904, und ROSA., 22. 4. 1942. Der Zweck der Signale ist in erster Linie, dem ansichtigen Schiffe anzuzeigen, daß das ausweichpflichtige Schiff diese Verpflichtung anerkannt hat und ihr auch tatsächlich nachkommt.

Unter „diesen Vorschriften" sind zu verstehen die Art. 18 bis 20, 23, 24 und die nach Art. 21 Anm., nach Art. 27 und 29 gebotenen Manöver. Art. 28 bezieht sich nicht auf Art. 21 (Kurshalten), Art. 22 (Kreuzen des Buges) und Art. 25 (Halten der rechten Fahrwasserseite). Der Führer eines zum Kurshalten verpflichteten Dampffahrzeuges kann im Falle der Not, wo ein Abweichen von der Regel allein noch Rettung zu bringen scheint, in die Lage kommen, ein Kurssignal zu geben, s. Erl. 8 zu Art. 21. Ferner sind auch regelwidrige Kursänderungen anzuzeigen. Eine Unterlassung kann damit nicht entschuldigt werden, daß das veranlaßte Kursmanöver nicht „diesen Vorschriften entsprechend" gewesen sei. Die Anzeige eines derartigen Manövers ist für den Gegendampfer aus dem Grunde äußerst wichtig, weil er weniger mit außergewöhnlichen Manövern als mit den in den Ausweichregeln ausdrücklich vorgeschriebenen rechnet. Art. 28 braucht nicht angewendet zu werden, wenn bei Nacht nach Art. 18 das rote Licht des einen Dampfers dem roten Licht des andern, oder das grüne Licht des einen Dampfers dem grünen Licht des andern gegenübersteht, und wenn in einem solchen Falle eines der Fahrzeuge es für nötig hält, den Abstand beim Passieren durch geringe Kursänderung noch zu vergrößern. Dies ist Raumgeben und kein den Vorschriften entsprechender Kurs, der signalisiert werden muß. Ebenso verhält es sich mit Art. 24, wenn ein überholender Dampfer, dessen Kurs vom Vordermann gut frei zeigt und die Gefahr des Zusammenstoßens nicht mit sich bringt, vorsichts-

halber zur Vergrößerung des Abstandes eine Verbesserung seines Kurses vornimmt. Denn jedes überflüssige Signal ist falsch und kann in gleicher Weise zum Unfall führen wie die Unterlassung eines gebotenen Signals.

7) Wann sollen die Signale gegeben werden? — Sie sollen einen bestimmten Entschluß kundtun und haben nicht die Bedeutung einer Anfrage, ob dem anderen Fahrzeug das beabsichtigte Manöver zusagt oder nicht. Ist dieses ein Dampfer, so darf die Einleitung des Manövers nicht die Bedeutung einer Anfrage, ob dem anderen Fahr- Wenn auch die Zeitfolge der Handlungen nicht vorgeschrieben ist, muß das Kommando zu dem betreffenden Ruder- oder Maschinenmanöver gegeben werden und sofort hinterher oder gleichzeitig das Signal. Mit der Abgabe des Schallsignals soll das beabsichtigte Manöver eingeleitet sein. Siehe auch Erl. 11. — Von einem ausweichenden Dampfer muß unbedingt die rechtzeitige Anzeige seiner Manöver verlangt werden, damit auf dem andern Fahrzeug in Ruhe der Kurs beibehalten werden kann. Gerade für den Gegendampfer ist das rechtzeitige Abgeben von Kurssignalen beim Ruderlegen von besonderer Wichtigkeit, weil die Möglichkeit abweichender Beobachtung der gegenseitigen Lichter vorliegt und damit die Gefahr, daß einander widersprechende Manöver eingeleitet werden, die den Zusammenstoß unvermeidlich machen können. Das ROSA., 16. 3. 1939, stellt eine schuldhafte Unterlassung des Kapitäns insofern fest, als er entgegen der Vorschrift des Art. 28 nicht alsbald durch das vorgeschriebene Drei-Töne-Signal den vollen Rückwärtsgang der Maschine angezeigt hat.

8) S. § 107 der UVerhV. und Erl. 6 zu Art. 15. Eine vorsichtige Schiffsführung läßt auf Revierfahrt den Dampfdruck so niedrig halten, daß die Aufnahme von Schallsignalen und die Verständigung auf der Brücke durch das Geräusch des abblasenden Dampfes nicht gestört wird. — Winken mit dem Arm ersetzt keinesfalls die vorgeschriebenen Signale, ROSA., 10. 1. 1941.

9) Ich halte die Bezeichnung der beiden ersten Signale mit „Rudersignalen" für unrichtig; denn mit ihnen wird nicht die Ruderlage angezeigt, sondern das Verhalten des Schiffes, ob es mit dem Vordersteven nach Backbord oder nach Steuerbord dreht. Diese Richtungsänderung kann auch durch Maschinenmanöver und unter besonderen Umständen durch den Strom bewirkt werden und braucht keineswegs mit der Lage des Ruders übereinzustimmen.

— Ein geschlepptes Dampffahrzeug, das nicht unter Dampf ist, gibt, wenn auch die in Art. 15 vorgeschriebenen Schallsignalgeräte betriebsklar sind, keine Kurssignale. Es ist Sache der Schlepper, die Signale für den Schleppzug anzuzeigen. Das geschleppte Dampffahrzeug kann in einem solchen Falle Warnsignale geben. SeeA. Hambg., 23. 10. 1935, Zusammenstoß.

10) Unzweideutig spricht die Verordnung aus, daß für die Abgabe der Signale nur eine Kursänderung in Frage kommt. Die Signale bedeuten nicht die Ruderlage, sondern das tatsächliche Verhalten des eigenen Schiffes mit Bezug auf die bisher innegehabte und weiterhin einzuschlagende Richtung nach Backbord oder Steuerbord. Einwandfrei soll der Gegner auf den schon in Ausführung begriffenen Kurswechsel aufmerksam gemacht werden. Die Signale verfrühen gewissermaßen die Erkennbarkeit des angeordneten Manövers und enthalten keine Aufforderungs-, sondern eine Anzeigepflicht. Die Kurssignale sollen nicht dazu dienen, durch sogenanntes „Anpfeifen", durch Anfrage und Antwort ein Einverständnis über das Verhalten zweier Dampfer zueinander herbeizuführen. Ebensowenig dürfen sie als Aufforderung, an einer bestimmten Schiffsseite einander vorbeizufahren, gegeben werden, nämlich daß ohne Vornahme einer Kursänderung bedeuten soll:

1 Ton = Ich will dich an meiner Backbord-Seite passieren,
2 Töne = Ich will dich an meiner Steuerbord-Seite passieren.

Eine über die Vorschrift des Artikels hinausgehende Anwendung hatte früher in engen und gekrümmten Fahrwassern und in Häfen überall dort, wo starker Verkehr herrscht, besonders in der Lotsenschaft Anhänger gefunden. Man wollte mit Hinsicht auf schwierige Verkehrs- und Fahrwasserverhältnisse die Gefahr des Zusammenstoßens von vornherein dadurch ausschalten, daß man über die Art, wie man gegenseitig zu verfahren beabsichtigt, rechtzeitig eine Verständigung erzielt ohne Rücksicht darauf, ob das Verhalten des Schiffes zur Zeit der Abgabe des Signals dem ihm nach dem Wortlaut des Artikels zukommenden Sinne genau entspricht. Derartige Verständigungs- und Passiersignale sind ein Mißbrauch des Art. 28. Sie müssen sich den Einwand gefallen lassen, daß sie in der Nähe befindlichen Fahrzeugen eine zweifache Auslegung zulassen und so Unsicherheit und

Mißverständnisse herbeiführen können. — Sie sind auf den deutschen Seewasserstraßen verboten, Zuwiderhandlungen werden strafrechtlich verfolgt, vgl. den Hinweis auf den Erlaß des RVM. in Erl. 1. Auch andere Staaten lassen die Passiersignale nicht zu, so lehnt es die englische Rechtsprechung ab, die Kurssignale für andere Zwecke als die gesetzlich festgelegten freizugeben.

Der 3. Abschnitt des § 25 der HafOHambg., nach dem die Anwendung als Passiersignale noch erlaubt war, ist durch PV. vom 6. 10. 1942 aufgehoben, s. Hansa Nr. 45, S. 1046/1047, Ausführungen dazu von Dr. H. Kuhl.

Wichtig ist aus der Entscheidung des ROSA. vom 11. 3. 1942 folgendes: „Kurssignale lediglich als Passiersignale zu geben, ist dem Seestraßen- und Seewasserstraßenrecht unbekannt. Immer wieder haben die Seeämter und das ROSA. ausgesprochen, daß es nicht angängig ist, Kurssignale zu anderen Zwecken abzugeben als in Art. 28 SStrO. vorgesehen, und daß es insbesondere unzulässig ist, ein Kurssignal ohne Änderung des Kurses zu geben, um damit dem Gegenkommer nur anzuzeigen, an welcher Seite man ihn passieren will. An dieser Rechtsprechung hält das ROSA. ohne Einschränkung fest. Es soll hierbei nicht verkannt werden, daß in der Praxis ein Bedürfnis nach Passiersignalen in Häfen und auf den Seewasserstraßen besteht; allein es muß ausgeschlossen bleiben, daß hierfür die Kurssignale des Seestraßenrechts Verwendung finden. Denn immer wieder führen derartige Signale zu Zusammenstößen, weil der Geber sie fälschlich als Passiersignal meint, der Empfänger jedoch sie als Kurssignal versteht. Gerade aber in kritischen Augenblicken muß völlige Eindeutigkeit der Signale gefordert werden.“ Ebenso ROSA., 14. 4. 1943, Zusammenstoß im Hafen von Norddeich.

[11]) Die drei kurzen Töne sollen gegeben werden, wenn die Maschine auf volle Kraft rückwärts angesprungen ist, gleichgültig, ob das Schiff noch Fahrt voraus oder schon achteraus macht. Sie sind ein Maschinenmanöversignal, kein Fahrtsignal. Die drei Töne dürfen demnach nicht gegeben werden, um dem anderen Fahrzeuge zum Beispiel sagen zu wollen: Ich gehe n i c h t voraus, du kannst vor meinem Buge passieren. Richtige oder unrichtige Abgabe kann für einen Zusammenstoß und die Klarstellung der Schuldfrage von großer Bedeutung sein. — Das HansOLG. sagt in seinem Urteil 1 U 160/1935 zum Zusammenstoße des Lotsend. „Ditmar Koel“ und des

D, „Peter Vith“ folgendes: „In dem vom Seeamt gerügten, aber für nicht ursächlich erklärten formalen Fehler ist auch nach der Auffassung des Berufungsgerichtes kein für den Unfall ursächliches Verschulden zu erblicken. Wenn der Schiffsführer des Lotsendampfers glaubte, mit seiner starken Maschine bei ‚Halbe Kraft rückwärts‘ den Abstand genügend vergrößern zu können, um die Gefahr des Zusammenstoßens zu beseitigen, andererseits aber sich verpflichtet fühlte, den Gegner über seine Absicht aufzuklären, läßt sich das Drei-Töne-Signal nach Art. 29 der SStrO. rechtfertigen.“

Da es für wesentliche Vorgänge beim Manövrieren wie für das Stoppen der Maschine und das Rückwärtsgehen in allen Fahrtstufen keine Schallsignale gibt, ist es unter Bezug auf Art. 29 zulässig, das Drei-Töne-Signal einmal anders zu gebrauchen als es der Wortlaut vorschreibt, z. B. wenn es nach dem Ankerwerfen notwendig ist, das Auslaufen der Kette durch Rückwärtsgehen der Maschine zu unterstützen, und wenn sich dabei ein anderes Fahrzeug dem Heck des ankernden Dampfers bedenklich nähert. Ebenso in anderen Fällen im engen Fahrwasser, wo man beim Manövrieren vermeiden muß, daß das Schiff mit vollem Rückwärtsgang zu weit ausschlägt. Beim Fahren im Eisgang hat sich eingebürgert, daß das Schiff, das vom Eise stark behindert wird und steckenbleibt, drei kurze Töne gibt als Aufforderung an das nachfolgende, mit der Maschine rückwärts zu gehen, um einen Zusammenstoß zu vermeiden.

VII. Notwendigkeit anderweiter Vorsichtsmaßregeln[1]).

Artikel 29[2])[3]).

Keine dieser Vorschriften soll ein Fahrzeug oder den Reeder, den Führer und die Mannschaft desselben[4]) von den Folgen einer Versäumnis im Gebrauch von Lichtern[5]) oder Signalen[6]) und im Halten eines gehörigen Ausgucks[7]) oder von den Folgen der Versäumnis anderer Vorsichtsmaßregeln[8]) befreien, welche durch die seemännische Praxis[8]) oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten werden[9]).

Gedächtnisregel: Die Vorschriften der SStrO. befreien nicht von Anwendung der Gebote der seemännischen Praxis oder anderweiter Vorsichtsmaßregeln.

Erläuterung. [1]) Die grundsätzliche Bedeutung des Art. 29 liegt darin, daß die SStrO. nicht alle Umstände und Gefahren, die im Schiffsverkehr entstehen können, regelnd erfassen kann noch will. Ferner dient er als Hinweis auf die gesetzlichen Folgen bei einer Versäumnis.

[2]) Vgl. Regulations for preventing collisions at sea vom 9. 1. 1863 und Königliche VO. für Preußen vom 23. 6. 1863, § 20, wo schon dieser Artikel enthalten ist. Bevor es gesetzliche Vorschriften gab, handelte jeder Seemann, um Zusammenstöße zu verhüten, nach eigenem Ermessen. Er gebrauchte Lichter und Signale, hielt Ausguck und wandte die dem damaligen Seegebrauch entsprechenden Vorsichtsmaßregeln an. Die Zunahme des Seeverkehrs führte die zwischenstaatliche Regelung des Seestraßenrechts mit sich. Art. 29 enthält eine Ergänzung zu allen Vorschriften der SStrO., wie Art. 27 zu den Art. 17 bis 26. Er wird wirksam und gibt dem Seemann die volle Handlungsfreiheit, wenn eine außergewöhnliche Sachlage das Abweichen von einer Einzelvorschrift der SStrO. notwendig macht, oder wenn die vorhandenen Vorschriften undurchführbar sind (z. B. gleichzeitige Ausweichpflicht gegenüber mehreren Fahrzeugen), und wenn es sich bei unvermeidlichen Zusammenstößen um Maßnahmen des letzten Augenblicks handelt. Dann sind alle Vorschriften aufgehoben. Von der Kurshaltepflicht befreit Art. 21 Anm., von der Ausweichpflicht Art. 27. Zweck dieser Befreiungen ist, dem Schiffsführer die Möglichkeit zu geben, durch zielbewußtes Handeln und Ausnutzung persönlicher Geschicklichkeit und der Kenntnis der Eigenschaften seines Schiffes den Zusammenstoß abzuwenden oder wenigstens abzuschwächen. S. auch Art. 21, Erl. 8, und Art. 27, Erl. 1 und 6.

Bei der Führung eines Schiffes muß außer der Befolgung der Vorschriften der SStrO. gehörige Rücksicht auf die herkömmlichen Regeln einer guten Seemannschaft genommen werden. Diese dürfen allein in einem besonderen Notfalle gebraucht werden, wenn sie zweckmäßig und erfolgversprechend scheinen. Marsden schreibt auf S. 431/32 wie folgt: The duty of those in charge of a

ship to navigate her with due regard to the ordinary rules of seamanship, and under special circumstances to depart from the regulations, has been already referred to. What is required of seamen is ordinary skill and ordinary intelligence; they are not expected to foresee and provide against every accident. But where literal compliance with the regulations is not enough to avoid a collision, all must be done that a seaman of ordinary skill and intelligence would do to keep clear of the other ship. — Wer ohne Not den Führer eines andern Schiffes vor die schwierige Frage stellt, ob er nach Art. 21 verfahren soll, oder ob schon der Augenblick gekommen ist, in dem er verpflichtet ist, gegen die Regel zu handeln, der verstößt schuldhafterweise gegen die Gebote der nautischen Vorsicht und gegen Art. 29 (OSA. Bd. 15, S. 104).

3) Der Wortlaut des Art. 29 ist in die SWO. übernommen, s. § 3, Abs. 4 und WgSWO. Erl. 2, 6 bis 12 zu § 3.

4) Die Verantwortlichkeit wird nicht allein durch die SStrO., sondern durch das HGB. und StGB. geregelt. Nach der Blankettvorschrift des § 145 des StGB. wird straffällig, wer die zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See usw. erlassenen Verordnungen übertritt. Jede der in Art. 29 besonders genannten Personen (Reeder, Führer und Mannschaft) muß ihre Pflicht erfüllen und kann die Verantwortung nicht abwälzen. „Führer“ s. Erl. 2 zu Art. 33.

5) Diese Vorschrift erstreckt sich auch auf alle Lichter und Signale, die anderweitig verordnet oder gebräuchlich sind, z. B. im 1. Abschnitt der SWO. unter „Lichter und andere Sichtsignale“. Vgl. Erl. 1 zu dem Abschnitt „Lichter“ der SStrO. Zum sachgemäßen Gebrauch von Lichtern gehört: Sorgfältige Reinigung und Instandhaltung. — Anbringen an der vorgeschriebenen oder nautisch zweckmäßigen Stelle. — Aussetzen im gut brennenden Zustande. — Befolgung der Vorschriften über Führen und Zeigen der Lichter. — Überwachung während der Brennzeit durch den WO. und Ausguckmann auf See, durch den Wachtsmann im Hafen und vor Anker. — Ersatzlampen gebrauchsfähig zur Hand haben. — Prüfung der Positionslaternen durch die Deutsche Seewarte. — Abblendung von Arbeitslichtern und Vermeidung jeglicher Verwechslungsmöglichkeit. — S. die zahlreichen Bemerkungen zu den Art. 1 bis 14 über den Gebrauch von Lichtern.

6) Die üblichen Signale müssen gegeben werden, unnötige vermieden werden. Man unterscheidet Sicht- und

Schallsignale. Sichtsignale sind in der SStrO. vorgeschrieben: Art. 4a und b (Bälle oder Körper, schräges Viereck), Art. 9k (Korb), Art. 14 (Ball), Art. 31, Nr. 2 und 3 (Signale nach dem Internationalen Signalbuch). Ebenso rechnen zu den Sichtsignalen: Das Aufleuchtenlassen der Seitenlichter Art. 8, das Zeigen von Flackerfeuern Art. 8 und 12, das Zeigen einer Fackel Art. 9d2 und die in Art. 31 als Notsignale bei Nacht bezeichneten Flammensignale, Raketen oder Leuchtkugeln. — Zur Abgabe von Schallsignalen sind vorgeschrieben: Pfeife oder Sirene, Nebelhorn, Glocke, Gong, Trommel, vgl. Art. 15. Art. 9i spricht noch von einem anderen „wirksamen Schallsignal“ und Art. 15c von irgendeinem anderen „kräftigen Schallsignal“. Knallsignale und Kanonenschüsse sind erwähnt in Art. 12 und 31. Schallsignale werden in der SStrO. gebraucht im Nebel (Art. 9h und i, Art. 15), als Manöversignale (Art. 28) und als Notsignale (Art. 31). In der SWO. ist den Schallsignalen ein ausgedehnterer Wirkungskreis zugeschrieben, vgl. SWO. §§ 24, 25, 26, 27 und 44. Über die Verwechslungsmöglichkeiten s. Erl. 2 zu Art. 28. — Ferner gehören dazu die durch Funkentelegraphie oder -telephonie zu gebenden, am Empfangsgerät hörbaren Signale, vgl. Art. 31, Erl. 1, 2 und 5. — Das Winken oder Angeben der Richtung mit dem Arm sowie der Zuruf von Schiff zu Schiff sind keine Signale, sondern Verständigungsmittel, die zu den „anderen Vorsichtsmaßregeln“ des Artikels gerechnet werden können, s. Erl. 8.

7) In den UVerhV. § 9 heißt es: „Auf jedem Schiffe müssen das Steuer und der Ausguck ordnungsgemäß besetzt sein. Der WO. muß sich auf der Brücke aufhalten, die er nur in dringenden Fällen verlassen darf.“ — Die SStrO. vermeidet es, den Ausguck besonders vorzuschreiben, sondern hält das Halten eines gehörigen Ausgucks für eine durch seemännische Erfahrung gebotene Sorgfaltspflicht. Die sich aus ihr ergebende übliche Besetzung ist Sache der Schiffsführung; dem Lotsen ist eine genügende Handhabe gegeben, auf das Stellen eines Ausguckmannes in besonderen Fällen zu dringen. § 45 der SWO. besagt, daß auf einem Fahrzeug in Fahrt entsprechend den Witterungs- und Verkehrsverhältnissen Ausguck gehalten werden muß. Der Ausguck bedeutet der Schiffsführung eine zusätzliche Gewähr für die Sicherheit des Schiffes und ist eine der wichtigsten nautischen Vorsichtsmaßregeln, den nur nach den reichs-

gesetzlichen Bestimmungen für Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen untersuchte Seeleute versehen dürfen. Zweck und Sinn dieser Dienstleistung ist, daß sich ein Mann, ungestört durch andere Verrichtungen, ausschließlich der Beobachtung des Fahrwassers widmen kann. Ein Schiff, das den Ausguck unzureichend besetzt gehabt hat, wird bei einem Zusammenstoß für alle Folgen dieser Versäumnis verantwortlich gehalten.

Auf Schiffen, deren Wache außer dem WO. noch mindestens 2 Mann stark ist, ist der Ausguckposten von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang und bei unsichtigem Wetter oder Nebel besetzt zu halten. Er muß an der günstigsten Stelle aufgestellt sein, wo die freie Übersich nach vorn und beiden Seiten gewährleistet ist, und hat nach seemännischer Gepflogenheit alle Wahrnehmungen über das Sichten von Lichtern und Fahrzeugen sowie halbstündlich das Brennen der Lampen zu melden. Eine Unterlassung oder ein Hinausschieben von Meldungen, weil nach Ansicht des ausguckenden Seemannes keine Gefahr besteht, ist ein Fehler. Der Ausguck steht im Mastkorb, auf der Back; auf kleinen Fahrzeugen oder beim Überkommen von Sturzseen über das Vorschiff darf er sich auf der Brücke aufhalten. Ein auf der Brücke neben seinem Vorgesetzten stehender Mann hat aber oftmals nicht das Gefühl der Verantwortung wie ein allein mit selbständiger Aufgabe aufgestellter Ausguck. Während der Fahrt auf verkehrsreichen Seewasserstraßen, beim Durchfahren von Fischgründen und Ankerreeden und bei der Vorbeifahrt an Hafenmündungen zieht er am besten auf der Back auf, besonders, wenn die Entfernung zwischen Brücke und Vorderschiff groß ist. Für den verschärften Ausguck der Offiziere (Brückendienst) sind Nachtgläser notwendig.

Wenn bei der schwachen Besatzung eines Schiffes nur 2 Mann auf Wache sein können und bei der Ablösung zwischen Rudersmann und Ausguckmann also zeitweilig der Ausguck unbesetzt bleibt, muß diese Zeit auf ein Mindestmaß beschränkt sein. Auf kleineren Fahrzeugen, auf denen der Ausblick vom Ruderhause nach achtern durch Schornstein und Ventilatoren behindert ist, muß beim Rückwärtsgehen mit großer Sorgfalt verfahren werden. Auch bei geringerer Besatzungsstärke ist es Pflicht des Schiffsführers, für einen gehörigen Ausguck zu sorgen, mit dem auf kleinen Fahrzeugen der Wachhabende oder der Rudersmann beauftragt werden kann.

Es geht aber nicht an, eins dieser Besatzungsmitglieder allein auf der Brücke zu lassen; denn die dreifache Tätigkeit (Handhabung des Ruders, Bedienung des Maschinentelegraphen und Halten des Ausgucks) läßt sich nicht in zufriedenstellender Weise nebeneinander ausüben. S. auch Erl. 3 zu Art. 28.

Schiffe mit ausreichender Decksmannschaft lassen den Ausguckposten beim Befahren belebter Gewässer bei klarem Wetter auch bei Tage stehen. Diese Übung oder eine Vermehrung der Zahl der Ausguckleute kann unter besonderen Umständen notwendig werden und für die sichere Navigierung von Vorteil sein, wenn z. B. bei weit zurückliegender Brücke der Ausblick für den WO. durch den hoch aus dem Wasser ragenden Steven des in Ballast fahrenden Schiffes oder durch Decksladung oder andere Ursachen behindert ist. Auf großen Dampfern mit hohen Aufbauten und schlechtem Überblick kann bei einem auf dicht besetzter Reede vorzunehmenden Ankermanöver die Aufstellung mehrerer Ausguckleute an verschiedenen Stellen erforderlich sein. Bei unsichtigem Wetter auf einem durch ständigen Verkehr belebten Revier darf die Schiffsleitung ihre Verpflichtung zur Haltung guten Ausgucks dann als erfüllt ansehen, wenn der Ausguckposten auf der Back mit einem Patentinhaber besetzt ist. Er ist den erschwerten Verhältnissen ganz anders gewachsen wie ein einfacher Matrose, der zwischen wichtigen und unwichtigen Umständen nicht zu unterscheiden weiß und der die für das eigene Schiff bedeutsamen Lichter und Signale nicht immer herauszufinden vermag. Außerdem ist bei Nebel die Besetzung des Krähennestes von Wert, weil der im Maste höher stehende Ausguck über niedrig gelagerte Nebelschwaden hinweg Maststengen und Dampferlichter erblicken kann.

Es entspricht guter und sinnvoller seemännischer Praxis, den Ausguck auf der Back, wo auch der tote Winkel vor dem Bug überblickt wird, so lange zu belassen, als Wind und Wetter oder andere außergewöhnliche Umstände es nicht verbieten. Die Aufstellung auf der Brücke oder in der Nähe des Ruderhauses kann angeordnet werden, wenn das Schiff geräuschvolles Bugwasser macht oder bei der Fahrt im Eise das Eis kracht, oder wenn bei kleinen Fahrzeugen die Motorengeräusche derart laut sind, daß Zurufe kaum oder nur schlecht gehört werden. Das ROSA., 15. 3. 1939, Zusammenstoß MS. „Gertrud III" und Kahn „Martha", empfiehlt aber, solche Schwierigkeiten

dadurch zu überwinden, daß der Ausguckmann mit einem Megaphon ausgestattet oder eine Verständigung durch Trillerpfeife oder Taschenlampe mit ihm verabredet wird. Vorzuziehen ist natürlich eine Fernsprechverbindung zwischen Back und Brücke (Ruderhaus), zu der auf den neuzeitlich eingerichteten Schiffen immer mehr übergegangen wird.

Der Ausguck darf nicht gleichzeitig zu anderen Arbeiten herangezogen werden. Seine auch nur vorübergehende Abberufung ohne gleichwertigen Ersatz gereicht der Schiffsführung besonders dann zum Verschulden, wenn seemännisches Personal zur Genüge vorhanden ist. Vgl. Urteil HansOLG. 1 U — 70/41. — Ausschau nach hinten, s. Art. 10, Erl. 1, und SeeA. Hambg. vom 1. 7. 1932, Zusammenstoß D. „Galilea“ und Barkasse „Elli“.

8) Auf die Gebote nautischer Vorsichtsmaßregeln und der seemännischen Praxis ist bei der Erklärung der einzelnen Artikel verschiedentlich hingewiesen worden. Unter seemännischer Praxis (ordinary practice of seamen) versteht man die durch Übung und Herkommen festgelegte Handlungsweise eines guten Seemanns, oder anders gesagt: alle praktischen Seemannsregeln und Gebote der nautischen Vorsicht, die neben den gesetzlichen Bestimmungen durch Überlieferung und Brauch im Seemannsberuf befolgt werden und gewissermaßen zum Gewohnheitsrecht geworden sind. Ein solches ist nur dann anzuerkennen, wenn es die Verbesserung bestehender Vorschriften zur Folge hat oder aus seemannschaftlichen Gründen ein Mißverhältnis beseitigen will. Bei Anwendung der seemännischen Praxis darf man nicht gedankenlos die Beispiele anderer befolgen, sondern man muß sich ein selbständiges Urteil bilden und danach handeln. Laxe Gewohnheiten dürfen nicht zur Richtschnur dienen. Mißbräuche gehören ebensowenig zur seemännischen Praxis wie gewohnheitsmäßiger Verstoß gegen Gesetzesvorschriften und gewohnheitsmäßige Änderung oder Neuschaffung von Signalen, die irreführend oder gefahrbringend für die Schiffahrt sind. Es ist daher sehr bedenklich, wenn gesetzlich festgelegten Begriffen vom Verkehr eine abweichende Bedeutung beigelegt wird.

Die Gebote der seemännischen Praxis sind derart zahlreich, daß es ein Ding der Unmöglichkeit ist, sie erschöpfend aufzuzählen. Sie erstrecken sich vom Kopfschlag, den der Janmaat zum sicheren Belegen der über-

gehängten Lotsentreppe oder der Jolle eines im Bootsmannstuhl Sitzenden macht, oder von der Markierung der Lotleine, die im nassen Zustande vorzunehmen ist, bis zur Maßnahme bei drohendem Zusammenstoß, die der Schiffsführer in der letzten Sekunde trifft. Unter die seemännische Praxis, auf die in Verhandlungen vor Gericht und Seeamt oft verwiesen wird, fallen:

Brückendienst: Pflicht des Kapitäns, im Nebel, bei Annäherung an den Hafen und in bedenklichen Lagen auf der Brücke zu bleiben. — Auf Revieren ist die Anwesenheit des Kapitäns auf der Brücke erwünscht, jedoch keine allgemeingültige Verpflichtung. — Ordnungsgemäße Übergabe der See- oder Ankerwache durch die Wachhabenden. — Benachrichtigung des Kapitäns von besonderen Ereignissen und in allen dringenden Fällen. — Verlassen der Brücke ohne Ablösung ist unzulässig. — Einwandfreie Führung des Manöverbuches und Anlegen einer Manövriertabelle. — Kenntnis der Manövriereigenschaften des eigenen Schiffes und Anwendung aller für die Navigation (Lot, Funkpeilgerät) und den Sicherheitsdienst (Feuerschutz, Rettungsmittel und Boote, Luftschutz) an Bord vorhandenen Einrichtungen. — Bergung der Schiffspapiere beim Verlassen des Schiffes.

Beim Inseegehen, ebenso beim Einlaufen in Häfen oder Flußmündungen ist zu beachten: Durchsicht der Spezialkarten, Segelanweisungen und der lokalen Verordnungen. — Hinreichende Ausrüstung mit nautischem Inventar (Kompaß, Chronometer), mit Seekarten und Büchern, berichtigt nach den NfS. — Rudergeschirr überholen, Anker und Ankerspill klarhalten. — Dampfpfeife, Sirene oder Luftpfeife und Maschinentelegraph erproben. — Dem Lotsen Mitteilung machen über Tiefgang, Manövriereigenschaften und besondere Einrichtungen des Schiffes, über die Art der Antriebskraft (Kolbenmaschine, Turbinen, Motoren) und die Anzahl der Schrauben (links- oder rechtsschlagend). — Kenntnis der Zuständigkeit des Lotsen, Prüfung seiner Anordnungen und sachgemäße Zusammenarbeit zwischen ihm und der Schiffsführung.

Maßnahmen beim Ankern s. Art. 11, Erl. 1. — Im Kriege müssen stark belegte Ankerreeden mit herabgesetzter Fahrt durchfahren und hierbei die Abschirmung der Ankerlampen in Rechnung gesetzt werden; vgl. ROSA., 9. 10. 1939.

Im Hafen ist die Vertäuung zu überwachen unter Berücksichtigung der Gezeiten, des Wetters und der Beladung des Schiffes. — Beim Fallen des Wassers sind die Leinen steif zu holen, beim Steigen wieder aufzufieren. — Bei Verschlechterung des Wetters ist die Vertäuung nötigenfalls zu verstärken. — Beim Entlöschen des Schiffes sind die Trossen nachzufieren, da das Schiff sich aus dem Wasser hebt und seine Befestigung verkürzt wird. — Die Vorschriften über Schiffsbewachung sind zu beachten. — Beim Drehen der Schraube ist ein Mann am Heck aufzustellen. — Vor dem Gebrauch der Maschine ist auf der Brücke der Telegraph auf „Achtung" zu stellen. — Vorsicht bei der Vornahme von Drehmanövern oder beim Queren des Flusses. — Abgabe eines Warnungspfiffes. — Bei starkem Wind und Seegang nicht zu luvwärts eines Schiffes vorbeifahren. — Ausweichmanöver ausgiebig und rechtzeitig vornehmen. — Rudergänger in schwierigen Lagen und bei einem begonnenen Manöver nicht wechseln. — Auf dem Revier das Ruder nur durch befahrene Leute bedienen lassen. — Gegen den Strom fahrend ist auf Schiffe, die mit dem Strom fahren und daher schlechter manövrieren, Rücksicht zu nehmen.

Im Nebel ist zu veranlassen: Ruhe an Deck, Vermehrung des Ausgucks, Schließen der Schotten u. a. m. — Erhöhte Bereitschaft an Deck und in der Maschine. — Sorgfältige Führung der Manöverbücher auf der Brücke und in der Maschine, Uhren vergleichen. — Kürzen der Schlepptrosse. — Rechtzeitiges Ankern, wenn auf einem Revier befindlich. — Nach dem Ankern ist Ruder und Maschine bereitzuhalten. — Das Antreten der Reise, also das Verlassen eines Hafens im Nebel ist zu überlegen. Es ist nicht verboten, kann aber als unvorsichtige Handlung ausgelegt werden.

[9]) Ein Festhalten an den Vorschriften kann solange nicht als schuldhaft gelten, als über die Zweckmäßigkeit anderer Maßnahmen noch begründete Zweifel bestehen. — Wenngleich der nächstliegende Gedanke der ist, daß die anderen Vorsichtsmaßregeln neben den Vorschriften der SStrO. angewendet werden, sind doch auch Einzelfälle möglich, in denen die seemännische Vorsicht ein Zuwiderhandeln gegen die besonderen Regeln der SStrO. gebietet. Z. B. kann es bei einem brennenden Schiff bei Beurteilung der Sachlage als seemännisch richtig erscheinen, das Schiff auf den

Strand zu setzen. Zur Ausführung dieser Maßnahme muß aber im Nebel mit voller Kraft weitergefahren werden. Dies bedeutet einen Verstoß gegen Art. 16. In einem solchen Falle kommt also ein „Abweichen von den Vorschriften“ auch insoweit in Betracht, als es sich nicht um die Ausweichregeln handelt; dies ist namentlich im Hinblick auf Art. 27 beachtlich.

VIII. Vorbehalt[1]) in betreff der Häfen und Binnengewässer.

Artikel 30.

Vorschriften[2]), welche bezüglich der Schiffahrt in Häfen[3]), auf Flüssen[4]) oder in Binnengewässern erlassen sind, werden durch diese Verordnung nicht berührt[5]).

Erläuterung. [1]) Der Vorbehalt bezieht sich auch auf die Vorschriften, die nach dem Inkrafttreten der SStrO. erlassen worden sind oder noch erlassen werden. Die meisten seefahrttreibenden Länder haben im Laufe der Jahre durch ihre zuständigen örtlichen Behörden Sondervorschriften erlassen (s. Erl. 4).

[2]) Unkenntnis dieser Vorschriften gilt bei Zuwiderhandlung nicht als Entschuldigung. Es bleibt Aufgabe der Regierungen seefahrttreibender Länder, ihre Schiffahrt durch Veröffentlichungen in Seehandbüchern und in anderen nautischen Mitteilungen auf solche Vorschriften aufmerksam zu machen. Beim Einlaufen in fremde Häfen oder in enge Gewässer ist es Pflicht der Schiffsführung, sich rechtzeitig durch Einsicht in das an Bord zur Verfügung stehende Schrifttum oder durch Befragen des Lotsen zu unterrichten. — „Es ist von den Kapitänen zu erwarten, daß sie sich nach Möglichkeit mit den Verordnungen, die in den häufig von ihnen besuchten Häfen gelten, vertraut machen, schon, um mehr in der Lage zu sein, den Lotsen zu überwachen; die Reedereien sollten ihre Kapitäne hierbei unterstützen, indem sie ihnen solche Verordnungen in deutscher Übersetzung zur Verfügung stellen.“ Aus OSA. Bd. 16, S. 404. — Ferner vgl. SeeA. Hamburg, 17. 8. 1928. Es heißt in der Begründung: „Der Kapitän, der regelmäßig die Elbe befährt, kann nicht geltend machen, daß ihm als Ausländer die Vorschriften für die Navigierung auf der Elbe unbekannt sind. Man

kann von ihm verlangen, daß er sich mit der SWO. bekannt macht, und es gereicht ihm zur Schuld, wenn er in Unkenntnis dieser Vorschriften ihnen zuwiderhandelt." — Bei dem Zusammenstoß war kein Lotse mehr an Bord.

[3]) Auch Kriegshäfen.

[4]) Auf den deutschen Seewasserstraßen ist der Verkehr durch eine die SStrO. ergänzende Polizeiverordnung, nämlich durch die Seewasserstraßenordnung (SWO.) vom 31. 10. 1933 (RGBl. II S. 833) und ihre Ergänzungen geregelt. Die Erkenntnis, daß die Vorschriften der SStrO. für das Befahren der Zufahrtstraßen von der See nach den Häfen, auf denen im Vergleich mit dem freien Meer mit besonderen, eigenartigen Umständen zu rechnen ist, nicht ausreichen, hat andere Staaten ebenfalls veranlaßt, ähnliche ausführliche Schiffahrtsvorschriften zu erlassen. Vgl. auch meine Ausführungen über eine einheitliche internationale Seewasserstraßenordnung im Hamburger Fremdenblatt vom 20. 4. 1943, und WgSWO. § 1, Erl. 1 bis 3, und § 2 Erl. 1.

[5]) Wenn die SStrO. in dem sie angehenden Geltungsbereich (s. Einleitung Abs. 1) nicht ausführlich außer Kraft gesetzt ist, bilden solche Vorschriften wesentliche Ergänzungen zu ihr und haben, auch wenn sie abweichen oder sogar im Gegensatz zu Bestimmungen der SStrO. stehen, den Vorrang. Vgl. z. B. SWO. §§ 2, Abs. 1, 56 Nr. 11 und 58 Nr. 13, Ausweichpflicht der Segelfahrzeuge gegenüber Dampffahrzeugen. Örtliche Vorschriften gelten uneingeschränkt in allen Fällen, in denen die SStrO. keine Regelung vorsieht.

IX. Notsignale.

Artikel 31*)[1]).

Fahrzeuge, welche in Not sind und Hilfe von anderen Fahrzeugen oder vom Lande verlangen, müssen folgende Signale — zusammen oder einzeln — geben[2]):

Bei Tage:

1. Kanonenschüsse oder andere Knallsignale, welche in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute Dauer abgefeuert werden[3]);

2. das Signal NC des Internationalen Signalbuches[4]);
3. das Fernsignal, bestehend aus einer viereckigen Flagge, über oder unter welcher ein Ball oder etwas, was einem Balle ähnlich sieht, aufgeheißt ist;
4. anhaltendes Ertönenlassen irgendeines Nebelsignalapparates.

Bei Nacht:

1. Kanonenschüsse oder andere Knallsignale, welche in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute Dauer abgefeuert werden[3]);
2. Flammensignale auf dem Fahrzeuge, zum Beispiel brennende Teer-, Öltonnen oder dergleichen;
3. Raketen oder Leuchtkugeln von beliebiger Art und Farbe; dieselben sollen einzeln in kurzen Zwischenräumen abgefeuert werden;
4. anhaltendes Ertönenlassen irgendeines Nebelsignalapparates[5]).

Erläuterung. [1]) Berechtigung zum Setzen von Notsignalen s. OSA. Bd. 22, S. 176. — Die Bezeichnung von manövrierunfähigen Schiffen nach Art. 4 bedeutet keine Notsignale, z. B. ist ein Fahrzeug in Seenot, aber nicht manövrierunfähig, wenn keine der Nautik kundige Person mehr an Bord ist. Fahrzeuge auf dem Wasser haben auch auf Notsignale zu achten, die von einem Flugzeug anzuwenden sind, sofern es von ernster und unmittelbarer Gefahr bedroht ist und sofortige Hilfe verlangt. — Seeschiffe, die infolge von Beschädigungen bei Fliegerangriffen dringend der Hilfe bedürfen, geben die in der LSO. vorgeschriebenen Notsignale. — Der Artikel wird in der neuen SStrO. erweitert durch: 5. Das international festgelegte Notzeichen, gegeben durch Funktelegraphie oder -telephonie oder durch irgendeine andere Fernsignalmethode.

[2]) Außer durch die nachstehenden sichtbaren und hörbaren Signalmittel können Notzeichen durch Funktelegra-

phie und Funktelephonie gegeben werden (s. Erl. 5). Notsignale dürfen nur gebraucht werden, um anzuzeigen, daß sich ein Fahrzeug in Not befindet; der Gebrauch irgendwelcher Signale, die mit den festgesetzten Notzeichen verwechselt werden können, ist verboten. Vgl. Art. 12, 13 und 32, sowie Schiffssicherheitsvertrag Art 42. — Wird ein Notsignal mißbräuchlich gezeigt, ohne daß sich das Fahrzeug in Not befindet, so ist dieses einem anderen Schiff, das auf das Signal zur Hilfe herbeigeeilt ist, für alle Aufwendungen und den entstandenen Zeitverlust ersatzpflichtig. Es besteht aber kein Anspruch auf Entschädigung, wenn einem Schiff, das wirklich in Seenot ist und ein Signal gesetzt hat, Dienste angeboten werden, die es seinem Zustande nach nicht benötigt. — Über das Zeigen von Notsignalen entscheidet der Schiffsführer nach Prüfung der gesamten Sachlage. Ein Schiff befindet sich in Seenot oder in Gefahr, wenn Schiff oder Ladung oder beide in hilfloser Lage sind, die von der Besatzung allein nicht überwunden werden kann.

³) Die UVerhV. schreiben vor, daß die zur Abgabe von Notsignalen erforderlichen Vorkehrungen an Bord sein müssen, darunter eine bestimmte Anzahl von Raketen oder Leuchtkugeln sowie Kanonenschüsse oder ein gleichwertiges Gerät mit genügender Munition für Signalschüsse. Für die Beschaffenheit und Brenndauer der Feuerwerkskörper sind von der SBG. Richtlinien herausgegeben.

⁴) Das Flaggensignal NC bedeutet: „Ich bin in Not und benötige sofortige Hilfe." Das Hissen der Flagge V oder die Abgabe des Morsezeichens ...— heißt: „Ich benötige Hilfe" und ist kein Notsignal. — Allgemein wird als Notsignal auch noch die Nationalflagge im Schau (d. h. in der Mitte geknotet) angesehen.

⁵) Andere Notzeichen sind: Das „SOS"-Signal, abzugeben mit Funktelegraphie oder irgendeiner anderen Fernsignalart, der Notruf „Mayday" (entsprechend der französischen Aussprache des Ausdrucks m'aidez), abzugeben durch Funktelephonie. Bestimmungen über den Gebrauch von „SOS" und „Mayday" sind im Washingtoner Funkvertrag von 1927 vorgesehen. Die Regelung des funktelegraphischen Seenotmeldedienstes an der deutschen Küste ist im Nautischen Funkdienst enthalten. Näheres über die Notmeldungen durch Funktelegraphie oder Funktelephonie und über die Verpflich-

tung zur Hilfeleistung vgl. Schiffssicherheitsvertrag, London 1929, Art. 43 bis 45. RGBl. II 1931, S. 271 bis 273. Ebenso RGBl. II 1932, S. 267. VO. über die Sicherheit der Seefahrt vom 25. 12. 1932, deren Art. 5 lautet:

1. Der Kapitän, der von einem anderen Schiffe ein Funknotzeichen erhält, ist verpflichtet, sogleich mit größter Beschleunigung zu Hilfe zu eilen, es sei denn, daß er dazu außerstande ist, oder daß er es — nach der besonderen Lage des Falles — für unangebracht oder unnötig hält, oder daß er nach den Bestimmungen der Abs. 3 und 4 dieses Artikels von der Pflicht zur Hilfeleistung entbunden ist.

2. Der Kapitän eines in Not befindlichen Schiffes ist verpflichtet, soweit es möglich ist, mit den Kapitänen, die seinen Hilferuf beantwortet haben, über die Art und den Umfang der notwendigen Hilfeleistung sich zu verständigen, und ist berechtigt, dasjenige oder diejenigen Schiffe, die ihm für eine Hilfeleistung am geeignetsten erscheinen, um Beistand zu ersuchen. Der oder die um Beistand ersuchten Kapitäne sind dann verpflichtet, dem Ersuchen nachzukommen und weiter mit größter Beschleunigung zu Hilfe zu eilen.

3. Ein Kapitän ist von der Verpflichtung, auf ein Funknotzeichen zu Hilfe zu eilen, entbunden, sobald er von dem Kapitän des um Beistand ersuchten Schiffes oder — falls mehrere Schiffe um Beistand angegangen wurden — von allen Kapitänen dieser Schiffe davon unterrichtet worden ist, daß der oder die um Beistand ersuchten Kapitäne dem Ersuchen nachkommen.

4. Ein Kapitän ist von der Verpflichtung, auf ein Funknotzeichen zu Hilfe zu eilen, und — wenn sein Schiff um Beistand ersucht wurde — von der Beistandsleistung entbunden, wenn ihm von einem Schiffe, welches das in Seenot befindliche Schiff erreicht hat, mitgeteilt worden ist, daß weiterer Beistand nicht mehr nötig ist.

5. Wenn ein Kapitän, der ein Funknotzeichen von einem anderen Schiffe erhält, außerstande ist oder — nach der besonderen Lage des Falles — es für unangebracht oder unnötig hält, dem anderen Schiffe zu Hilfe zu eilen, hat er den Kapitän des Schiffes, welches das Funknotzeichen ausgesandt hat, unverzüglich davon zu benachrichtigen und in sein Schiffstagebuch die Gründe für die Unterlassung der Hilfeleistung einzutragen.

6. Die Verpflichtung eines Kapitäns, allen Personen, die auf See in Lebensgefahr angetroffen werden, Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne ernste Gefahr für sein Schiff und dessen Besatzung und Reisende imstande ist (Art. 3 des Gesetzes über den Zusammenstoß von Schiffen sowie über die Bergung und Hilfeleistung in Seenot vom 7. 1. 1913, RGBl. S. 90), wird durch diese Verordnung nicht berührt.

Artikel 32.

Vorbehaltlich des Rechts der Kriegsfahrzeuge[1]), Sternsignale oder Raketen zu anderweitigen Signalzwecken zu benutzen, dürfen Notsignale nur dann angewendet werden, wenn die Fahrzeuge in Not oder Gefahr sind.

Erläuterung. [1]) S. auch SWO. § 6, 1.

X. Verpflichtung der Schiffseigentümer und Schiffsführer.

Artikel 33*).

Der Eigentümer und der Führer eines Fahrzeuges haften dafür, daß die zur Ausführung der vorstehenden Vorschriften erforderlichen Signalapparate vollständig und in brauchbarem Zustande auf dem Fahrzeuge vorhanden sind[1]).

Im übrigen liegt die Befolgung der Vorschriften dem Führer des Fahrzeuges ob. Führer ist der Schiffer oder dessen berufener Vertreter[2]). Hat das Fahrzeug einen Zwangslotsen angenommen, so hat dieser die in den Artikeln 16 bis 27 gegebenen Vorschriften zu erfüllen[3]), sofern nicht der Schiffer kraft landesrechtlich ihm zustehender Befugnis den Zwangslotsen seiner Funktion enthoben hat[4]). Die für die Schiffe und Fahrzeuge der Kriegsmarine geltenden besonderen Bestimmungen werden hierdurch nicht berührt.

Erläuterung. [1]) Hieraus geht hervor, daß die SBG. lediglich die Überwachung der Ausrüstung eines Schiffes mit Signalmitteln ausübt, die durch die SStrO. z. B. in Art. 15 vorgeschrieben sind. Der Fahrterlaubnisschein enthebt den Kapitän nicht der eigenen Verantwortung für das ihm anvertraute Fahrzeug und dessen Ausrüstung, wofür er ebenfalls nach § 513 des HGB. vor Antritt der Reise zu sorgen hat. — Zu den Signalvorrichtungen gehören alle Lichter, die für die Bezeichnung bei Nacht und alle anderen Sichtsignale, die als Sonderbezeichnung bei Tage und als Notsignale vorgeschrieben sind, ferner die Schallsignalgeräte. Vgl. Erl. 1 zur Überschrift II. Lichter, Art. 31, und Erl. 6 bis 9 zu Art. 15. „Vollständig und in brauchbarem Zustande" bedeutet: Schon das Fehlen eines einzigen Signalapparates ist ein strafbares Vergehen, das ist ebenso der Fall, wenn bei Vollzähligkeit der Geräte nur eines nicht den gesetzlichen Erfordernissen entspricht.

[2]) Schiffer, Fahrzeugführer, Schiffsführer, Kapitän ist der Führer eines zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Fahrzeuges. Er besitzt Verfügungsgewalt und Hausrecht auf dem Schiffe, er ist Träger der obersten Gewalt, d. h. des Inbegriffs aller privat- und öffentlich-rechtlichen Befugnisse, die mit Rücksicht auf die Loslösung des Schiffes von dem heimatlichen Staatengebiete in einer Hand vereinigt sein müssen, damit die Sicherheit des Schiffahrtsbetriebes gewährleistet ist. Vertreter mit sämtlichen Rechten und Pflichten ist der Steuermann, s. HGB. §§ 517, 522; in Ermangelung eines solchen auf kleinen Fahrzeugen der Bestmann. Die Verhältnisse auf großen Seeschiffen erfordern für einzelne Dienstzweige gesondert eine andere Regelung in der Stellvertretung des Kapitäns, ebenso in der Übertragung der Disziplinargewalt, s. Seemannsordnung §§ 2 und 84.

[3]) Zwangslotse ist ein Lotse, zu dessen Annahme eine obrigkeitliche Verordnung verpflichtet und der die Führung, wenn auch nicht förmlich das Kommando, übernimmt. In Deutschland gibt es keine Zwangslotsen mehr. (Außer in Kriegszeiten.) Man beachte: Der Zwangslotse hat mit dem Geben von Nebel- und Schallkurssignalen nichts zu tun, die Anordnung sonstiger Vorsichtsmaßregeln obliegt dem Schiffsführer oder dessen Vertreter. — Über die Stellung der Beraterlotsen vgl. WgSWO. § 3, Erl. 1.

4) Einen Lotsen seiner Dienstleistung entheben, kommt in Frage bei Trunkenheit oder augenscheinlichen Fehlern. „Will der Kapitän oder Wachoffizier ein vom Lotsen angeordnetes Ruder- oder Maschinenmanöver nicht decken, so muß er dessen Ausführung durch alsbaldige Einschaltung seiner eigenen Befehlsgewalt verhindern“, s. ROSA., 2. 11. 1938. — Mit dem Eingreifen auf deutschen Seewasserstraßen übernimmt die Schiffsführung eine große Verantwortung, da davon ausgegangen werden muß, daß es sich bei den im Lotsendienst befindlichen Männern um geeignete und besonders ausgebildete Nautiker handelt.

XI. Schlußbestimmungen.

Artikel 34.

Alle dieser Verordnung entgegenstehenden Vorschriften sind aufgehoben.

Unberührt bleiben die Vorschriften im Art. 19 des internationalen Vertrags, betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer, vom 6. Mai 1882 (RGBl. von 1884, S. 25)[1], sowie die Vorschriften in den Art. 5 und 6 des internationalen Vertrages zum Schutze der unterseeischen Telegraphenkabel vom 14. März 1884 (RGBl. von 1888, S. 151)[2].

Erläuterung. 1) Art. 19 lautet: „Wenn Fischer, welche das Grundschleppnetz gebrauchen, in Sicht von Fischern sich befinden, welche Treibnetze oder Grundangeln gebrauchen, so müssen sie alle erforderlichen Maßregeln ergreifen, um jede Beeinträchtigung der letzteren zu vermeiden; im Falle einer Beschädigung fällt die Verantwortlichkeit den Grundschleppnetzfischern zur Last, sofern sie nicht nachweisen können, daß der Schaden durch höhere Gewalt oder sonst ohne ihre Schuld entstanden ist.“

2) Art. 5 lautet: „Die mit dem Legen oder mit der Wiederherstellung der unterseeischen Kabel beschäftigten Fahrzeuge müssen die bereits bestehenden oder unter den Hohen vertragschließenden Teilen noch zu vereinbarenden Vorschriften über die zur Verhütung

des Zusammenstoßens von Schiffen auf See zu führenden Signale beobachten. Wenn ein mit dem Legen oder mit der Wiederherstellung eines Kabels beschäftigtes Fahrzeug die besagten Signale trägt, so müssen die anderen Fahrzeuge, welche diese Signale bemerken oder zu bemerken imstande sind, sich mindestens eine Seemeile von diesem Fahrzeuge zurückziehen oder entfernt halten, um dasselbe in seinen Arbeiten nicht zu behindern.

Die Geräte oder Netze der Fischer müssen in derselben Entfernung gehalten werden. Den Fischerbooten, welche ein Kabelschiff mit den besagten Signalen bemerken oder zu bemerken imstande sind, soll jedoch, um sich der so gegebenen Aufforderung zu fügen, eine Frist von längstens 24 Stunden zustehen, während welcher ihren Bewegungen keinerlei Hindernis bereitet werden darf.

Die Arbeiten des Kabelschiffes müssen in tunlichst kurzer Frist vollendet werden."

Art. 6 lautet: „Die Fahrzeuge, welche die zur Kenntlichmachung der Lage der Kabel bestimmten Bojen sehen oder zu sehen imstande sind, müssen, wenn es sich um die Legung, um eine eingetretene Betriebsstörung oder um den Bruch der Kabel handelt, sich mindestens 1/4 Seemeile von diesen Bojen entfernt halten. Die Geräte oder Netze der Fischer müssen in derselben Entfernung gehalten werden."

B. Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See.

Vom 15. August 1876 (RGBl. S. 189)[1].

§ 1. Nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See[2]) hat der Führer eines jeden derselben dem anderen Schiffe und den dazugehörigen Personen zur Abwendung oder Verringerung der nachteiligen Folgen des Zusammenstoßes den erforderlichen Beistand zu leisten[3]), soweit er dazu ohne erhebliche Gefahr für das eigene Schiff und die darauf befindlichen Personen imstande ist[4]).

Unter dieser Voraussetzung sind die Führer der beteiligten Schiffe verpflichtet, so lange beieinander zu halten, bis sie sich darüber Gewißheit verschafft[5]) haben, daß keines derselben weiteren Beistandes bedarf[6]).

§ 2. Vor der Fortsetzung der Fahrt hat jeder Schiffsführer dem anderen den Namen[7]), das Unterscheidungssignal, sowie den Heimats-, den Abgangs- und den Bestimmungshafen seines Schiffes anzugeben[8]), wenn er dieser Verpflichtung ohne Gefahr für das eigene Schiff genügen kann[9]).

§ 3. Im Sinne dieser Verordnung sind der See die mit ihr im Zusammenhang stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässer gleichgestellt[10]).

§ 4. Die gegenwärtige Verordnung tritt mit dem 1. September d. J. in Kraft.

Zur Ergänzung ist eine weitere Verordnung vom 29. Juli 1889 (RGBl. S. 171) erlassen, nach der Schiffsführer im Sinne der vorstehenden Verordnung der Schiffer oder dessen berufener Vertreter[11]) ist.

Erläuterung. [1]) Die aus dieser Verordnung erwachsende Pflicht zur Hilfeleistung ist eine doppelte: eine Beistandspflicht während der

Gefahr (§ 1) und eine Nennungspflicht vor der Fortsetzung der Fahrt (§ 2). Das im § 3 festgesetzte Geltungsgebiet ist das gleiche wie das der Seestraßenordnung. Die beiden Abschnitte des § 1 regeln die Beistandspflicht in eine durch Hilfebringen unmittelbar wirksam werdende und in eine durch Verweilen an der Unfallstelle in Hilfsbereitschaft abwartende. Beides sind Leistungen im Sinne des Rechtes. Es besteht aber nach dieser Verordnung rechtlich keine Hilfeleistungspflicht für ein in der Nähe befindliches Fahrzeug, das am Zusammenstoß unbeteiligt ist oder die Ursache für ihn war, ohne selbst zu kollidieren.

Bedingt durch die Umwälzung in der Schiffahrt und im Seeverkehr sind andere Vereinbarungen gefolgt. Die Verpflichtung zur Rettung von Menschenleben auf See besteht nach Art. 11 des Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfsleistung und Bergung in Seenot vom 23. 9. 1910 (RGBl. S. 21). Der Artikel, der in Deutschland durch gesetzliche Vorschrift vom 7. 1. 1913 (RGBl. S. 90) in Kraft getreten ist, lautet: „Jeder Kapitän ist verpflichtet, allen Personen, selbst feindlichen, die auf See in Lebensgefahr angetroffen werden, Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne ernste Gefahr für sein Schiff und für dessen Besatzung und Reisende imstande ist.“ — Ferner sei hingewiesen auf den bei Funknotmeldungen zu leistenden Beistand. Die in Frage kommende deutsche Verordnung, die das Verhalten des Kapitäns des in Not befindlichen Schiffes und die Verpflichtung des Kapitäns, der Funknotzeichen empfangen hat, regelt, ist in Erl. 5 zu Art. 31 wörtlich angeführt.

Die Vorschriften sind ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit des anderen Schiffes zu befolgen, s. auch OSA. Bd. 25, S. 35 und 156. Zuwiderhandlung ist nach § 145 StGB. strafbar, s. Allgemeine Bemerkungen zur SStrO. Die öffentlich-rechtliche Beistandsverpflichtung auf Grund der vorliegenden Verordnung schließt den Anspruch auf Berge- oder Hilfslohn nicht aus, sofern nicht der Zusammenstoß von dem Beistehenden verschuldet ist. Einschlägige Vorschriften vgl. HGB. IV. Buch, 8. Abschnitt §§ 740 bis 749. Für die Fahrzeuge und Schiffe der Kriegsmarine gelten besondere Bestimmungen.

2) Nach jedem Zusammenstoß, ganz gleich ob er schwer oder leicht war, muß ohne Rücksicht darauf, wer

ihn verschuldet hat, Beistand geleistet werden (auch von Flußschiffen). Begriff „Zusammenstoß" s. Erl. 4, letzter Abs. zu V. Ausweichen. Die aus der Schwäche des Zusammenstoßes oder aus geringer eigener Beschädigung hergeleitete Annahme, daß der dem andern Schiff zugefügte Schaden ebenfalls nur geringfügig sein kann, gibt keinem das Recht, die im § 2 vorgeschriebenen Angaben nicht zu machen oder gar zu verweigern.

[3]) Zu leisten ist nicht etwa der Beistand, den das beschädigte Schiff fordert, sondern der rein sachlich notwendige; die nicht notwendige Hilfe, zu der nach der augenblicklichen Sachlage keine Veranlassung vorliegt, darf verweigert werden. Die Hilfe ist ohne Aufforderung zu gewähren, auch wenn mit Erfolglosigkeit zu rechnen ist. Voraussetzung ist nicht, daß erst ein Notsignal gegeben werden muß. Falls das eine der beiden Schiffe gefährlich beschädigt ist, während das andere noch den erforderlichen Beistand zu leisten imstande ist, muß es dies mit Aufbietung aller Kraft und mit jeglichem seemännischen Geschick ins Werk setzen. Im Hinblick auf Menschenleben ist dabei zwischen Reisenden und Schiffsbesatzung ein Unterschied zu machen; denn es gehört zum Berufe des Seemanns, ein gewisses Maß von Gefahr auf sich zu nehmen.

Der Beistand kann in der verschiedensten Art gefordert und geleistet werden. Ein Schiff zum Beispiel liefert dem andern Werkstoffe und Geräte zum Dichten eines entstandenen Leckes, gibt Mannschaft zur Bedienung der Pumpen oder zu andern Hilfsarbeiten vorübergehend ab. Sollte durch den Zusammenstoß Proviant, Wasser oder Betriebsstoff für Motor oder Maschine verlorengegangen sein, so wird es geliefert, damit das Schiff einen Nothafen erreichen kann. Bei einem Fahrgastdampfer kommt in einem solchen Falle die Übernahme der Reisenden auch noch in Betracht. Die Notwendigkeit zum Beistand kann soweit gehen, daß das eine Schiff das andere ins Schlepp nimmt.

[4]) Eine erhebliche Gefahr ist ohne weiteres vorhanden, wenn das eigene Schiff im Sinken oder derartig stark havariert ist, daß sein Flottbleiben durch Entziehung von Schiffskräften zur Unterstützung des anderen in Frage gestellt wird. Der Wortlaut darf nicht so ausgelegt werden, daß eines der am Zusammenstoß beteiligten Fahrzeuge berechtigt ist, sich von der Unfallstelle zu entfernen, bis eine Untersuchung ergeben hat, ob eine erhebliche Gefahr für das Schiff mit der

Beistandsleistung verbunden ist oder nicht. Die Hilfeleistung wäre bei einem solchen Verfahren, besonders bei Zusammenstößen im Nebel, oft nicht mehr möglich, weil sich die Schiffe nach der Trennung schwer wiederfinden. Wenn der Zustand des Schiffes aber so bedenklich ist, daß die eigene Sicherheit gefährdet wird, darf kein Versuch zur Beistandsleistung unternommen werden, weil dann der Vorwurf erhoben werden kann, die an Bord anvertrauten Menschenleben leichtfertig in Lebensgefahr gebracht zu haben. Das Gesetz erkennt nur der erheblichen Gefahr, nicht der „gefahrlosen" Hilfeleistung eine von der Pflichterfüllung befreiende Wirkung zu.

[5]) Die Haltepflicht an der Unfallstelle ist die vornehmste Aufgabe des Schiffsführers. Bei einem sehr heftigen Zusammenstoß kann es sogar notwendig und seemännisch allein richtig sein, daß die Schiffe ineinanderliegen bleiben, bis die Besatzung von einem Schiff auf das andere übergeklettert und die Verständigung über weitere Beistandsmaßnahmen erzielt ist. Der Vorschrift kann auch durch Vorankergehen und Entsenden eines Bootes genügt werden. In weniger schweren Fällen läßt sich, wenn die Schiffe voneinander freigekommen sind, durch die Funktelegraphie die Verbindung aufnehmen. Die Führung muß sich Gewißheit über den Zustand des andern Fahrzeugs verschafft haben, auf bloße Vermutung oder unsichere Überlegung hin, daß kein Beistand erforderlich ist, darf der Tatort nicht verlassen werden. Ein befragender Anruf und der äußere Anschein des beschädigten Schiffes genügen nicht in allen Fällen, wohl aber die Erklärung seines verantwortlichen Führers, daß er keines Beistandes bedarf. Verweigert dieser die angebotene Hilfeleistung, trotzdem er sich offensichtlich mit eigenen Kräften allein aus der Lage nicht befreien kann, so ist das andere Schiff dadurch nicht von seiner Beistandsleistung entbunden, sondern zu weiterem Verbleib an der Unfallstätte genötigt. Bei Beschädigung des eigenen Schiffes muß eine gewissenhafte Untersuchung vorgenommen werden. Unter den Worten „Gewißheit verschaffen" ist nicht zu verstehen, daß die erlittenen Schäden gemeinschaftlich auf das genaueste festgestellt werden sollen. Die persönliche Vergewisserung ist gemeint, wobei verständige Gründe für die Gewinnung der Überzeugung vorliegen müssen; vgl. OSA. Bd. 16, S. 511.

[6]) In seeamtlichen Verhandlungen wird stets betont, daß auf eine redliche Befolgung dieser Verordnung im Interesse der Sicherheit der Schiffahrt geachtet werden muß. So heißt es u. a.: „Jedes Schiff ist verpflichtet, an der Unfallstelle zu verharren, und darf erst seine Reise fortsetzen, wenn die an Ort und Stelle stattgehabte Untersuchung ergeben hat, daß keine erhebliche Gefahr vorhanden ist. Hinsichtlich dieser Verpflichtung, einen Unterschied dahin zu machen, daß ein Fahrgastdampfer auf einen Fischdampfer nicht zu warten braucht, ist völlig abwegig.“ (OSA. Bd. 24, S. 616.) Oder: „Wenn auch der Zusammenstoß nicht schwer war und sich in seinen Folgen als nur gering herausgestellt hat, darf sich der Wachhabende nicht dabei beruhigen, daß er mit dem Glase keine Beschädigung an dem Kutter feststellen konnte.“ Aus Band 26, S. 669. — Alles ist aber in Ordnung, wenn es im Seeamtsspruche heißt: „Die Maßnahmen nach dem Zusammenstoße gaben zur Beanstandung keinen Anlaß.“

§ 1 ist auch dann zu befolgen, wenn dem anderen angerannten Schiff von dritter Seite Hilfe gebracht wird. Auch wenn man überzeugt ist, daß keine Hilfe gebraucht wird, ist es trotzdem zweckgemäß, über die tatsächliche Entbehrlichkeit des Beistandes anzufragen. Nur in Ausnahmefällen ist es statthaft, sich nach einem Zusammenstoß zu entfernen, z. B. wenn das eigene Schiff in sinkendem Zustande in der Nähe auf Strand gesetzt werden soll. Nachdem dies aber erfolgreich geschehen ist, lebt die Beistandspflicht wieder auf.

[7]) Die Nennung von fünferlei auf das Schiff und seine Reise sich beziehenden Tatsachen bezweckt die Untrüglichkeit der Feststellung, mit der später die sich aus dem Zusammenstoß ergebenden Rechtsansprüche geltend gemacht werden können. Die Bekanntgabe des Namens allein genügt nicht, weil es viele Schiffe gleichen Namens gibt, die oftmals in ein und demselben Hafen beheimatet sind. Als Heimathafen gilt nach § 480 des HGB. der Hafen, von dem aus die Seefahrt mit dem Schiffe betrieben wird. In ihm ist auch der Sitz der Gerichtsbarkeit des Schiffes. Ein in das deutsche Schiffsregister eingetragenes Schiff muß seinen Namen an jeder Seite des Bugs und seinen Namen sowie den Namen des Heimathafens am Heck in gut sichtbaren und fest angebrachten Schriftzeichen (lateinische Druckschrift) führen. Der Umstand, daß aber der Name besonders

groß und deutlich zu lesen ist, entbindet keineswegs von der Verpflichtung des Zurufs oder der Angabe durch Flaggensignal oder Funkspruch.

[8]) Der Austausch kann unterbleiben, wenn die Schiffe einander bekannt sind und gegenseitig keiner Hilfe bedürfen. Sich stillschweigend zu entfernen oder trotz mehrmaligen, dringenden Anrufs weiterzufahren, ist ein unverantwortliches Verhalten und entspricht nicht dem seemännischen Kameradschaftsgeist zur Hilfeleistung in Seenot. Ein deutscher Lotse, der bei einem solchen Verhalten eines ausländischen Kapitäns aus Nachlässigkeit oder gar in dem Bestreben, sich der möglicherweise gegebenen eigenen Verantwortung zu entziehen, die Schiffsführung nicht zu gegenteiligen Maßnahmen veranlaßt, oder nachher keine Anzeige von dem Vorgefallenen macht, verletzt die ihm übertragenen Aufgaben und verstößt gegen das Ansehen seines Standes, der in hohem Maße zur Mitwirkung in allen Schiffahrtsangelegenheiten berufen ist. (Vgl. OSA. Bd. 27, S. 282/83.)

[9]) Von der Beistands- und Wartepflicht ist der Schiffsführer nach dem Wortlaut des Gesetzes nur dann befreit, wenn eine erhebliche eigene Gefahr ihn daran hindert, von der Nennung des Schiffsnamens usw. schon dann, wenn ihm überhaupt Gefahr droht. Die Kundgebungspflicht des § 2 ist aber leichter zu erfüllen als die Beistandspflicht des § 1. Sollte ein Schiffsführer zur Hilfeleistung außerstande sein, so wird er immerhin noch die vorgeschriebenen Angaben insgesamt oder teilweise machen können. Die Worte „ohne Gefahr“ und „ohne erhebliche Gefahr“ dürfen daher nicht unterschiedlich ausgelegt werden.

[10]) In örtlichen Verordnungen sind die Pflichten erweitert. Nach der SWO. §§ 51 und 52 ist das im Sinken begriffene Fahrzeug von dem schwimmfähig gebliebenen möglichst aus dem Fahrwasser herauszuschaffen, ferner ist das gesunkene Fahrzeug behelfsmäßig zu bezeichnen und der zuständigen Behörde unverzüglich Anzeige zu erstatten. — § 1 SWO. spricht allerdings nicht von Gewässern, sondern von Wasserstraßen. Doch ist der Ausdruck „Gewässer“ der weitere, so daß alle die zum Geltungsbereich der SWO. gehörenden Wasserstraßen der VO. von 1876 unterliegen.

[11]) Schiffsführer und Vertreter vgl. Erl. 2 zu Art. 33 der SStrO.

Schlußbemerkung. Solange die See befahren wird, hilft der Seemann dem andern, wenn er in Not ist. Der Inhalt internationaler Übereinkommen über Hilfeleistung auf See war mehr oder weniger schon, bevor sie geschrieben waren, Gemeingut der zivilisierten Völker. Und doch ereignete es sich vereinzelt noch, nachdem die VO. von 1876 in fast allen seefahrttreibenden Ländern Gesetzeskraft erlangt hatte, in Jahrzehnten darauf, daß Schiffsführer — sei es aus Mangel an jeglichem Menschlichkeitsgefühl, sei es, um sich bewußt der Rechenschaft zu entziehen, oder sei es aus dem Unvermögen, helfen zu können — nach einem Zusammenstoß mit ihrem unversehrten Schiff in Nacht und Nebel davonfuhren und das angerannte, sinkende Schiff mit den an Bord befindlichen Menschen rücksichtslos dem Meere preisgaben.

In Seenot zu helfen, entspricht dem Gefühl schlichter Menschlichkeit und dem durch das Meer und seine Gefahren bedingten Kameradschaftsgeist. Dem darauf beruhenden hohen Gebot der Pflicht und Verantwortung ist der deutsche Seemann unter Hintansetzung seines Lebens stets nachgekommen. Nicht nur im Frieden wird Beistand gewährt, sondern auch im Kriege dem feindlichen Seemann, wenn sein Schiff zusammengeschossen ist und er hilf- und wehrlos im Wasser treibt. Unehrenhaft und gewissenlos handelt der Kapitän, der die

Hilfeleistung versagt. Eine solche Tat haftet für immer als Schandfleck an der Flagge, die am Heck seines Schiffes weht. Wenn solche Fälle in der Seefahrt auch nur vereinzelt zu nennen sind, haben wir deutschen Seeleute aber alle Ursache, verabscheuungswürdige Handlungen britischer Seeleute im ersten und jetzigen Weltkriege nicht zu vergessen. In dauernder Erinnerung sollte bleiben das Verhalten des Fischdampferkapitäns vom „King Stephen", der an dem wracken Zeppelin L 19 in der Nordsee nahe vorbeifuhr und höhnisch die noch Lebenden der Besatzung ihrem Schicksal überließ.

Honos vita carior.